БОСФОРЪ

И

КОНСТАНТИНОПОЛЬ

ТОГО ЖЕ АВТОРА:

„ПО ЧЕРНОМУ МОРЮ"

ОЧЕРКИ И КАРТИНКИ.

Содержаніе: **Азовское побережье:** Таганрогъ.—Каменно-угольная промышленность юга Россіи. — Въ морѣ.—Маріуполь и его портъ.—До Бердянска.—До Керчи.—**Закавказье:** Анапа и Новороссійскъ.—Джубга, Туапсе, Псезуапе, Сочи и проч. Новый Аѳонъ.—Лѣсныя богатства Кавказа. Сухумъ. — До Поти.—Батумъ. — Батумскій нефтяной экспортъ. — Отъ Батума до Одессы. — **Новороссійскій край и южный берегъ Крыма:** Столица Юга.—Одесскіе лиманы.—Въ устьяхъ Днѣпра.—До Севастополя.—До Ялты.—Ялта.—Въ горахъ.—Алупка. — Крымскіе татары. — Массандра, Никитскій садъ, Гурзуфъ и проч.—До Ѳеодосіи.—Ѳеодосія.—Судоходныя предпріятія на Черномъ морѣ.

Съ картою Чернаго моря.

ЦѢНА 60 КОП.

Продается въ книжныхъ магазинахъ «Новаго Времени» (А. С. Суворина) въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Харьковѣ и Одессѣ, на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и въ агентствахъ «Русскаго Общества Пароходства и Торговли»

ПУТНИКЪ (Н. Лендеръ)

БОСФОРЪ
и
КОНСТАНТИНОПОЛЬ

АНАТОЛІЙСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ.—ПО РУССКОМУ ЮГУ

ОЧЕРКИ И КАРТИНКИ

СЪ КАРТОЮ ЧЕРНАГО МОРЯ



С.-ПЕТЕРБУРГЪ
 Типографія А. С. Суворина. Эртелевъ пер., д. 13 
1892



ОТЪ АВТОРА.

Въ прошедшемъ году вышла первая серія моихъ очерковъ, подъ названіемъ: «По Черному морю». Настоящее изданіе хотя и имѣетъ самостоятельный характеръ, но, по общему плану работы, составляетъ какъ бы продолженіе прошлогодней книги, дополняя ее новыми картинками Черноморскаго края. Книга «По Черному морю» заключала очерки сѣвернаго и восточнаго побережья этого моря, главнымъ образомъ Одессы, Крыма, Закавказья; настоящее же изданіе, посвященное наполовину Констатинополю и Анатолійскому побережью, даетъ вмѣстѣ съ тѣмъ рядъ очерковъ Приднѣпровья, Николаева, низовьевъ Дона и проч. Тѣ стороны въ жизни Юга, тѣ вопросы, которыхъ

мнѣ пришлось коснуться прежде вскользь, здѣсь разработаны полнѣе.

Я не имѣю въ виду дать читателю всестороннюю картину развитія нашего Юга со всѣми историческими подробностями—нѣтъ, *моя* главная цѣль — современный Югъ съ его *«злобами дня»* въ *области* промышленности, торговли, мореходства и т. д. Сдѣлать въ краткихъ чертахъ характеристику того или другого пункта, выяснить его роль въ *обширной промышленной* дѣятельности Юга и уловить всѣ особенности, въ которыхъ такъ или иначе сказывается новая струя промышленной жизни — вотъ что составляло *мою* задачу...

Очерки эти появлялись въ печати въ 1890 и 1891 гг. въ видѣ путевыхъ писемъ и корреспонденцій. Для настоящаго изданія нѣкоторые изъ нихъ переработаны, причемъ главы о Босфорѣ и Константинополѣ пополнены свѣдѣніями, которыя могутъ оказаться полезными нашимъ туристамъ и путешественникамъ.

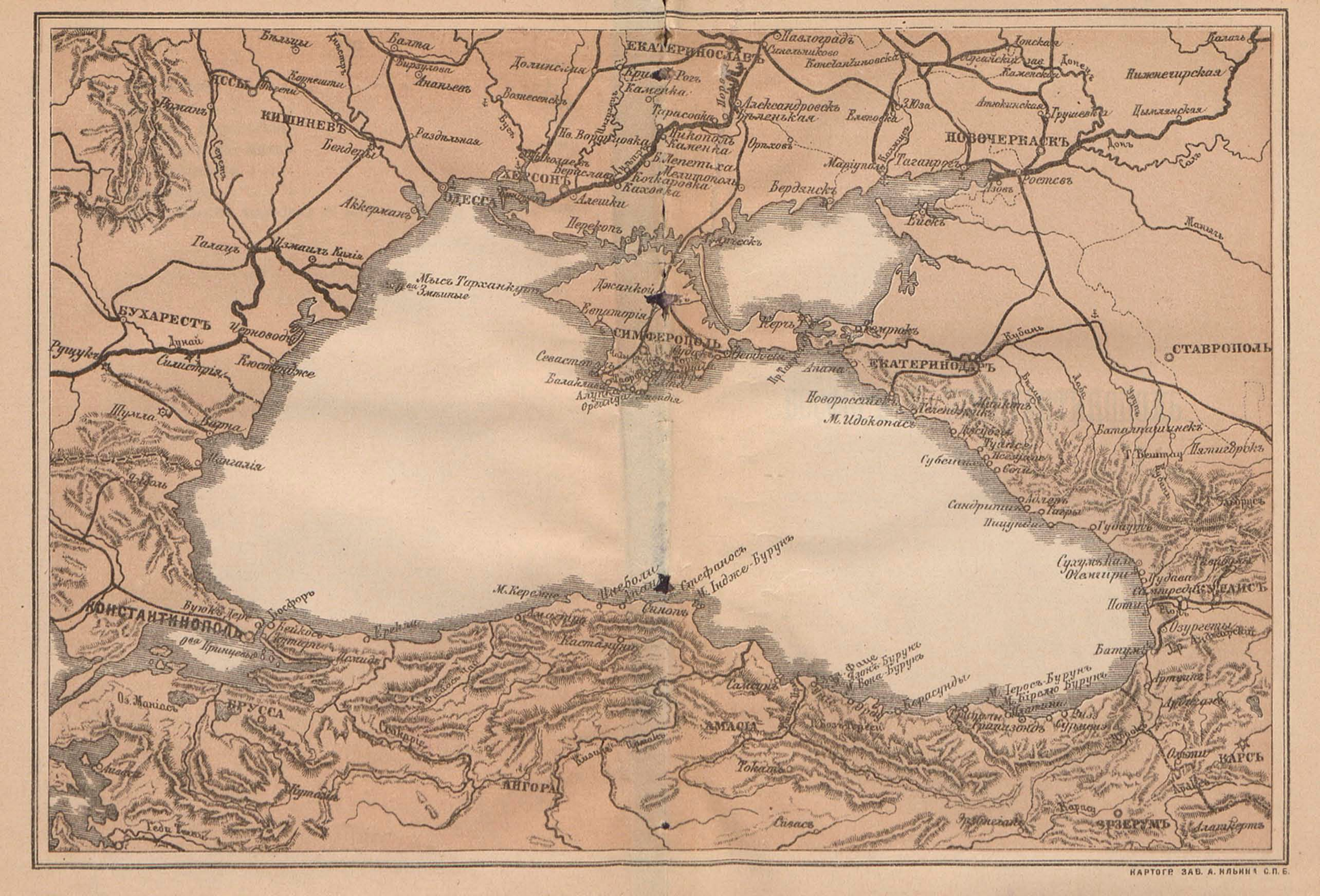
СОДЕРЖАНІЕ.

стр.

Босфоръ и Константинополь.

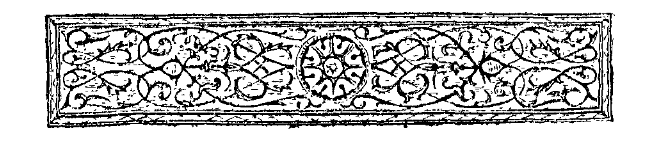
Анатолійское побережье.

По русскому Югу.



КАРТОГР. ЗАВ. А. ИЛЬИНА С.П.Б.

БОСФОРЪ И КОНСТАНТИНОПОЛЬ.



Босфоръ.

ОТЪ ОДЕССЫ до Константинополя 352 мили; пароходъ проходитъ это разстояніе въ одни сутки и 14 — 15 часовъ. Поѣздка полна интереса. Пароходъ направляется на югъ, такъ сказать, на перерѣзъ черезъ все Черное море; не видно ни берега, ни острововъ. Лишь въ 70 миляхъ отъ Одессы (110 верстъ) въ сторонѣ отъ прямого пути лежитъ Змѣиный островъ — одинъ изъ трехъ острововъ, имѣющихся на Черномъ морѣ. На всемъ остальномъ пути—картина безграничнаго морскаго простора, по которому тяжело ползутъ и плещутся синія волны. Въ обгонку съ пароходомъ по временамъ бѣгутъ дельфины. Рѣзвясь на солнцѣ, они то выпрыгиваютъ изъ воды, то вновь скрываются въ волнахъ. Для новичка въ морѣ гонки дельфиновъ представляютъ любопытное зрѣлище въ особенности

когда бѣжитъ не одинъ, а два или три дельфина въ рядъ. То и дѣло видны надъ водой ихъ носы на подобіе палки и шкура, разрисованная какъ у окуня... А какъ красиво это безконечное море, залитое лучами мощнаго южнаго солнца!

Пароходъ медленно разсѣкаетъ воду и плавно, спокойно движется впередъ. На палубѣ его — цѣлый городъ изъ куриныхъ клѣтокъ, замѣтите также быковъ и коровъ. Въ прежнее время перевозилась масса быковъ и коровъ, но въ послѣдніе годы экспортъ скота изъ Одессы приходитъ въ упадокъ. Напримѣръ, въ 1889 и 1890 гг. его отправлялось всего на сумму около 1 милл. руб. Скотъ идетъ преимущественно въ Турцію и въ Грецію (вывозъ въ Турцію въ 1890 г. былъ на 520 тыс. руб., въ Грецію на 244 тыс. руб.); въ сравнительно небольшомъ количествѣ, онъ вывозится въ Англію (на 137 тыс. руб.), въ Италію (на 90 тыс.), въ Бельгію (на 14 тыс. руб.), въ Египетъ, въ Австро-Венгрію и Францію. Наибольшій вывозъ скота изъ Одессы бываетъ зимой, начиная съ октября, и ранней весною; въ лѣтніе же мѣсяцы, въ іюнѣ и въ іюлѣ, и безъ того ограниченное движеніе живого товара совсѣмъ затихаетъ.

Нѣкоторыя одесскія фирмы отправляющія заграницу быковъ и коровъ, экспортируютъ и другой живой товаръ—овецъ (на 400—500 тысячъ

рублей въ годъ). Овцы тоже направляются главнымъ образомъ въ Турцію, частію же въ Египетъ, во Францію и въ Грецію. Спросъ на овецъ со стороны Франціи увеличивается и этотъ видъ экспорта находится въ цвѣтущемъ состояніи.

Птицы, главнымъ образомъ куръ, идетъ изъ Одессы почти на 340 тыс. руб. *). Пока пароходъ совершаетъ свой путь до Константинополя, вы слышите кудахтанье многихъ тысячъ куръ подъ аккомпаниментъ плеска моря. Музыка оригинальная. Изъ деревянныхъ клѣтокъ, составляющихъ цѣлыя стѣны вдоль бортовъ парохода, высовываются вереницами куриныя и пѣтушьи головы, боязливо посматривающія на морскую стихію. Греки, проводники куръ, періодически обходятъ неугомонный и крикливый птичій городъ и кормятъ недовольныхъ моремъ его обитателей. Куры ѣдутъ въ Константинополь, частію для мѣстнаго потребленія, частію же для Франціи и Испаніи. Доѣзжая до Константинополя на русскомъ пароходѣ, куры, затѣмъ, пересаживаются на французскій и совершаютъ странствованіе въ Марсель и далѣе въ испанскіе предѣлы. Заграничный экспортъ куръ очень развивается: спросъ на нихъ великъ. Въ небольшомъ количествѣ куры путешествуютъ въ Италію, въ Грецію, Румынію и Великобританію.

---

*) По свѣдѣніямъ Одесск. комит. торг. и мануфактуръ.

Вечерѣетъ... Ясное блѣдно-голубое небо, подернутое кое-гдѣ бѣловатыми облаками, скоро закроется въ надвигающихся сумеркахъ. На поверхности моря рѣзкимъ золотистымъ цвѣтомъ блестятъ послѣдніе лучи заходящаго солнца. Въ воздухѣ скользитъ легкій вѣтерокъ балла на 2, разводя на водѣ небольшую рябь и украшая гребни волнъ бѣляками пѣны. За кормой парохода бурлитъ вода, выбрасываемая винтомъ, оставляя позади длинную пѣнистую дорогу. Изрѣдка покажется вдали гигантская птица—парусное судно, красиво расправившее свои широкія крылья и быстро несущееся мимо...

Еще наканунѣ прибытія въ Константинополь начинаются заботы путешественниковъ о Босфорѣ... Пассажиры велятъ будить себя на утро очень рано, часа въ четыре, чтобы не упустить случая полюбоваться картиною входа въ Босфоръ и послѣдующими панорамами. Въ пятомъ часу утра пароходъ находится у турецкаго поселка Каваки. Это невзрачный поселокъ на азіатскомъ берегу со столь же невзрачной крѣпостью. Пароходъ ждетъ здѣсь восхода солнца, чтобы затѣмъ двинуться далѣе. У турокъ свои порядки и иностранныя суда, плавающія въ турецкихъ водахъ, лишены возможности получать практику до разсвѣта, какъ и послѣ вечерней зари. Какъ только выплываетъ изъ-за зеленыхъ горъ Анатоли-Кавака громадный раскаленный шаръ солнца,

такъ пароходъ идетъ далѣе. Слѣдуетъ замѣтить однако, что отправленіе въ путь изъ этого пункта бываетъ не безъ препятствій. Раннимъ утромъ по пробуждающемуся Босфору шныряетъ взадъ и впередъ масса каиковъ, которые имѣютъ обыкновеніе прицѣпляться къ пароходу въ разсчетѣ, что послѣдній быстро доставитъ ихъ на буксирѣ въ Константинополь. Не успѣешь оглянуться, какъ сзади за кормой тащутся ужъ нѣсколько каиковъ съ коекакимъ грузомъ и пассажирами въ фескахъ. Матросы начинаютъ освобождать пароходъ отъ непрошенныхъ прихвостней, сбиваютъ ихъ канаты, а на лодкахъ въ это время кипитъ цѣлое возмущеніе. Надо видѣть комичное негодованіе турокъ-перевозчиковъ, потерпѣвшихъ неудачу какъ разъ въ моментъ увѣренности ихъ въ успѣхѣ своей затѣи.

Справедливо говорятъ, что Босфоръ—это нѣчто волшебное, исключительное. Онъ въ самомъ дѣлѣ чудесенъ и сразу даритъ туристовъ великолѣпною панорамою. Слѣва, по азіатскому берегу, и справа, по европейскому, тянется цѣпь живописныхъ зеленыхъ высотъ, отлого спускающихся къ проливу; дикія и пустынныя пространства, скалы, горы, овраги перемѣшиваются съ селеніями. На европейскомъ берегу, кутаясь въ пышной листвѣ кипарисовъ, дубовъ и платановъ и блестя своимъ отраженіемъ въ водѣ, высятся нескончаемой вереницей деревушки, маяки,

укрѣпленія, баттареи, замки и безчисленныя предмѣстья Константинополя съ пышными виллами посольствъ и дворцами султана.

У входа въ Босфоръ обращаютъ на себя вниманіе Кіанейскія скалы, далѣе по европейскому берегу расположены: деревушка съ маякомъ Феперъ-Кёй, укрѣпленіе Кариджe, Буюкъ-Лиманъ, селеніе Румели-Кавакъ, баттарея Дели-Табіа, селеніе Ени-Махале, мысъ и укрѣпленіе Мезаръ-Бурну... Вотъ Буюкъ-Дере со зданіемъ русскаго посольства, около котораго раскинулся обширный великолѣпный паркъ; въ этой же мѣстности находятся источники, питающіе водой Константинополь. Отъ Буюкъ-Дере часа полтора хода до Константинополя (22 версты) мимо деревни Кефели-Кёй, залива Чакалъ-дере, укрѣпленія Агачъ-Алти, мыса Кереджъ Бурну. За этимъ мысомъ расположена Терапія съ виллами посольствъ германскаго, французскаго и англійскаго. Въ прекрасномъ паркѣ германскаго посольства высится бѣлый мраморный памятникъ, поставленный Мольтке въ память десятилѣтней службы его, какъ инструктора турецкихъ войскъ. За Терапіей—Календеръ, Кей-баши, греческая деревня Ени-Кёй, Истенія, Эмирганъ-Кёй, Бояджи-Кёй, Балта-Лиманъ, Румели-Хисаръ*),

*) Въ замкѣ Румели-Хисаръ, построенномъ Магометомъ II, происходили казни янычаръ. Трупы ихъ бросались въ Босфоръ.

деревня Бебекъ, мысъ Акинди-Бурну, деревня Арнаутъ-Кёй, мысъ Сарафъ-Бурну, деревня Куру-Чешме, селеніе Орта-Кёй, деревня Бешикъ-Таши и дворецъ Чираганъ, селеніе Долма-Бахче, предмѣстья Фундукли и Топхане.

По лѣвому азіятскому берегу также тянутся деревушки, замки, маяки и укрѣпленія; сначала—деревня Анатоли-Фенери, далѣе гора Юросъ съ полуразрушеннымъ Генуэзскимъ замкомъ, упоминавшійся уже Анатоли-Кавакъ, гора Юшадаги и укрѣпленіе Маджаръ-Кальяси, долина Хункяръ-Скелесси, городъ Бейкосъ и деревушка Ялы-Кёй, Анатоли-Хисари, Кёрфюзъ-Кёй, долина Гёкъ-Су, деревня Кандилли, Вани-Кёй, Куле-Багчеси, сел. Бейлеръ-Бей съ дворцомъ, дер. Иставросъ и, наконецъ, громадное константинопольское предмѣстье Скутари.

Азіятскій берегъ не такъ красивъ какъ европейскій и менѣе заселенъ. Изъ перечисленныхъ пунктовъ интересенъ, между прочимъ, городокъ Бейкосъ, немного повыше котораго, на холмистомъ мысѣ Серви-Бурну, находится русскій памятникъ «Московъ-Ташъ», сооруженный въ 1833 году русскими войсками, подходившими тогда къ стѣнамъ Константинополя, чтобы оказать помощь Турціи противъ Магомета-Али. Это единственный слѣдъ пребыванія здѣсь русскихъ. «Московъ-Ташъ»—каменная глыба; она поставлена генераломъ Н. Н. Муравьевымъ (впо-

слѣдствіи—покоритель Карса). На памятникѣ имѣются двѣ надписи; на одной сторонѣ: «1833 г. іюня 25», а дальше слѣдующія турецкія слова, частью уже вывѣтрившіяся:

На это поле приходили гостями русскія войска и ушли;
Этотъ скалистый камень пусть будетъ напоминаніемъ о томъ!
Подобно ему, да будетъ нерушимо согласіе между обѣими державами.
Пусть вѣсть объ этомъ распространяютъ друзья!

Эта дружелюбная надпись служитъ нѣкоторымъ напоминаніемъ о заключенномъ тогда между Россіей и Турціей Уніаръ-Искелесскомъ союзномъ договорѣ.

Два раза русскіе подходили къ Константинополю. Въ Турціи, среди народа, держится повѣрье, что они придутъ въ третій разъ (14-го сентября, въ день Воздвиженія Креста Господня), чтобы на вѣки овладѣть Царьградомъ.

Скользя по синей глади Босфора, среди гористыхъ береговъ, пароходъ приближается къ Константинополю. Босфоръ имѣетъ длину въ 26 верстъ; мѣстами онъ не широкъ и разстояніе отъ берега до берега бываетъ менѣе версты, зато глубина его очень значительная: около Буюкъ-Дере она около 40—50 саж. и болѣе.

Вотъ Скутари, громадный торговый городъ, а

насупротивъ его и Царьградъ съ ютящейся на берегу Галатой. *) Вдали виднѣется Золотой рогъ.

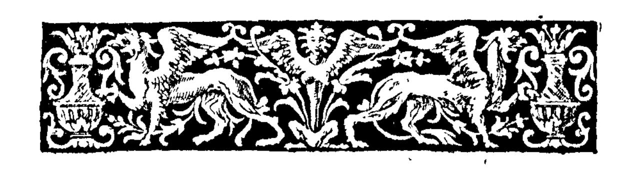
Пароходъ остановился на рейдѣ, окруженный массою каиковъ. Съ обѣихъ сторонъ передъ вами цѣлый лѣсъ зданій, мечетей, минаретовъ, башенъ, карабкающихся нѣсколькими ярусами выше и выше по склонамъ береговыхъ горъ. Это цѣлый Вавилонъ. Глаза разбѣгаются отъ пестроты картины.

---

*) Скутари—говоритъ И. Березинъ (см. его «Посѣщеніе Царьградскихъ достопримѣчательностей въ 1845 году»)—въ древности назывался Хрисополисъ (Золотой городъ); турки назвали его Ускударъ. Въ здѣшнихъ дворцахъ живали нѣкогда византійскіе императоры. Въ Скутари находятся древнія мечети: большая мечеть Султана Селима III, Чипили-джами (фаянсовая), построенная въ 1557 году матерью Султана Мурада VI Нурбане-Султанъ, Аясма-джамиси (священнаго родника), построенная Султаномъ Мустафой III, Искеле-джамиси (мечеть пристани), попостроенная дочерью Сулеймана Михрмахъ-Ханымъ-Султанъ въ 1547 году. Скутари издавна сосредоточилъ у себя караванную торговлю Царьграда съ Азіей въ той-же мѣрѣ какъ Галата—морскую торговлю съ Европой. Около Скутари образовалось огромное мусульманское кладбище, такъ какъ Стамбульскіе мусульмане считали болѣе приличнымъ для себя быть погребенными на азіатскомъ берегу чѣмъ на Европейскомъ. Въ Галатѣ появилось даже пристань Меитъ-Скелеси (пристань мертвыхъ), перевозимыхъ въ Скутари. Султаномъ Махмутомъ были построены въ Скутари огромныя казармы на 6,000 человѣкъ.

Какъ только пароходъ отдалъ якорь, такъ тотчасъ на палубу является цѣлый сонмъ каикчи (перевозчики), проводниковъ (среди нихъ есть говорящіе по русски), коммиссіонеровъ и швейцаровъ константинопольскихъ отелей. Поднимается великая суета и всѣ они наперерывъ предлагаютъ пассажирамъ свои услуги. Въ Константинополѣ масса гостинницъ всѣхъ видовъ и типовъ, сравнительно лучшими являются «Nôtel de Bizance» и «Hôtel de la grande Bretagne». Богомольцы, слѣдующіе въ Іерусалимъ, часто останавливаются въ Константинополѣ на Пантелеймоновскомъ подворьѣ. Вы выбрали отель, сдали коммиссіонеру ваши вещи, и теперь только предстоитъ переѣздъ въ лодкѣ на берегъ и процедура таможеннаго досмотра, но эта процедура не сложная, если не поскупитесь дать досмотрщикамъ франка по три. Не надо забывать, что вы вступили въ широкую область господства «бакшиша», передъ которымъ наши россійскія подачки на чай и на водку представляются чѣмъ-то дѣтски-невиннымъ.





Константинополь.

I.

Галата.—*Ая. - Софія.* —*Музей древностей.* — *Храмъ* Св. Ирины и проч.

Константинополь представляетъ такую ошеломляющую по своей грандіозности и яркую картину Востока, что на первыхъ порахъ чрезвычайно трудно разобраться въ массѣ впечатлѣній... Вы попали точно въ иной міръ, здѣсь все такъ своеобразно... При этомъ Константинополь вблизи совсѣмъ не таковъ, какимъ онъ кажется издали, съ палубы парохода. Какъ только каикчи доставилъ васъ къ пристани и вы ступили на берегъ, такъ тотчасъ впечатлѣніе величественной панорамы, стушевывается; васъ окружаетъ проза, житейская проза Востока со всѣми его особенностями: его неугомон-

ной уличной жизнью, его неопрятностью, его характерною пестротою красокъ во всемъ, начиная съ костюмовъ. На берегу Босфора невзрачная часть города—Галата; она лежитъ низко у воды. Первая линія зданій, выходящихъ къ Босфору, вмѣщаетъ, пароходныя агентства: «Русскаго Общества Пароходства и торговли,» «Messageries Maritimes,» «Compagnie Fraissinet,» Lloyd Austro-ungarno»; лѣвѣе, на склонѣ горы,—древняя Генуэзская башня со шпицомъ, далѣе неуклюжіе турецкіе дома, узенькіе въ два-три оконца, но поднимающіеся часто на высоту трехъ, если не четырехъ этажей. Позади зданій пролегаетъ узкая улица. На ней картина необыкновеннаго оживленія: вдоль желтыхъ стѣнъ домовъ, гдѣ ютятся неопрятныя лавченки, магазины, лари мѣнялъ, и просто среди мостовой снуетъ взадъ и впередъ пестрая толпа смуглолицыхъ азіатовъ, въ фескахъ и въ чалмахъ. Отъ разговоровъ людей, отъ криковъословъ, не въ мѣру нагруженныхъ и столь-же многочисленныхъ здѣсь какъ и лошади, отъ возгласовъ разнощиковъ и отъ кондукторскихъ рожковъ — шумъ и гамъ стоитъ въ воздухѣ. Не удивляйтесь кондукторскимъ рожкамъ по этой невозможно-узкой и кривой улицѣ, занимая чуть не половину ея и пугая зазѣвавшихся прохожихъ и собакъ, двигаются наполненные пассажирами, вагоны конно-желѣзной дороги. Такой ули-

цей приходится ѣхать изъ Галаты въ Стамбулъ. Но, впрочемъ, что улица: мостъ, который предстоитъ миновать, еще удивительнѣе. Этотъ деревянный мостъ идетъ черезъ Золотой рогъ. Трудно выдумать, что-нибудь хуже его! Когда ѣдетъ экипажъ, то настилка моста уподобляется клавишамъ фортепьяно: колеса подпрыгиваютъ и пассажиръ получаетъ ежеминутные пинки. За это удовольствіе турки берутъ съ проѣзжающихъ нѣкоторую мзду, уплачиваемую при въѣздѣ экипажа. На мосту то-же многолюдство, тотъ-же гамъ, что и на улицахъ Галаты. Группы турокъ, армяне, греки безпечно идутъ среди дороги, болтаютъ и, неохотно давая мѣсто экипажу, таращатъ глаза на проѣзжающихъ. Вправо отъ моста видны стоящіе въ гавани турецкія военныя суда. За мостомъ дорога поднимается въ гору; тамъ новое царство узкихъ и грязныхъ улицъ, карабкающихся по крутизнѣ кривыхъ переулковъ, неопрятныхъ домишекъ, каменныхъ стѣнъ и водопроводовъ, у которыхъ всегда ютятся полунагіе и оборванные константинопольскіе нищіе, тѣсныхъ харчевень и дворовъ со струящимися иногда изъ нихъ подозрительными потоками...

Этимъ путемъ вы пробираетесь къ центру Стамбула, къ той мѣстности, гдѣ расположена краса Царьграда Ая-Софія и нѣсколько другихъ замѣчательныхъ мечетей. Конечно, Софійская мечеть это

первое, что заслуживаетъ въ Константинополѣ самаго серьезнаго вниманія.

Если экипажъ подъѣзжаетъ къ Софіи со стороны одного изъ грязныхъ переулковъ Стамбула, то передъ вами показываются желтыя стѣны, ветхія и потрескавшіяся. Эти-то запущенныя стѣны и принадлежатъ знаменитому памятнику византійской архитектуры — дѣтищу не менѣе знаменитаго Юстиніана. Софійскій храмъ, какъ сказочный богатырь, когда-то выросъ изъ земли въ пять лѣтъ (съ 532 по 537 гг.), а теперь приходится опасаться, какъ бы это произведеніе геніальныхъ строителей (Антемія изъ Троллеса и Исидора Милетскаго) не ушло въ землю и не рухнуло. Поэтому поставлены подпорки, которыя портятъ общій видъ зданія. Храмъ, сосредоточивавшій въ себѣ при Юстиніанѣ многія сокровища древняго міра*), —и ихъ потерялъ, и самъ за 1300 лѣтъ

*) Въ Ая-Софію, по преданію, были перевезены восемь колоннъ изъ драгоцѣнной зеленой яшмы изъ древняго храма Діаны Эфесской (въ Малой Азіи), сожженнаго Геростратомъ, восемь порфирныхъ колоннъ изъ храма Солнца въ Римѣ, построеннаго императоромъ Авреліаномъ; доставлены были также другіе предметы изъ Греціи и Египта. Великолѣпный иконостасъ, серебряный съ золотомъ и брилліантами балдахинъ надъ алтаремъ, изящная византійская мозаика, разноцвѣтные мраморы—все это довершало величіе Софійскаго храма. Замѣтимъ кстати, что еще ранѣе императора Юстиніана принимался за сооруженіе св. Софіи Константинъ Ве-

жестоко одряхлѣлъ. Въ сѣняхъ собора путешественника *встрѣчаетъ сторожъ, который за приличный* бакшишъ (10 піастровъ) подаетъ вамъ широкія туфли безъ задковъ и ведетъ васъ во внутрь храма. Туфли эти, кстати сказать, ужасно неудобны и чуть не ежеминутно сваливаются съ ногъ, такъ что неприкосновенность цыновокъ, покрывающихъ весь полъ храма, о которой такъ заботятся турки, постоянно нарушается слѣдами невѣрныхъ.

Софійскій соборъ грандіозенъ. Передъ вами большое пространство, надъ которымъ высятся страшной высоты стѣны, увѣнчанныя широкимъ и пологимъ куполомъ. Тамъ, очень высоко надъ головой, вереница оконъ, окаймляющихъ куполъ; въ нихъ глядится голубое небо и оттуда падаетъ внизъ масса свѣта. Кажется, что высокій куполъ упирается въ самыя небеса. Двигаясь внизу, вы сознаете себя какою-то мухой. Впереди, около прежняго алтаря, высится ложа султановъ, мѣсто для муфтія и бесѣдка для придворныхъ. Сверху спускаются внизъ люстры съ безконечными рядами лампадъ. Гулко разносится

ликій; онъ началъ постройку незадолго до своей смерти; сынъ его, Констанцій, закончилъ ее. Храмъ нѣсколько разъ дѣлался жертвою пожаровъ. Ѳеодосій старался возстановить храмъ въ большихъ размѣрахъ, но зданіе, которое составило гордость Константинополя,—удалось воздвигнуть лишь Юстиніану.

подъ сводами храма воркованье голубей, ютящихся гдѣ-то наверху, такъ же гулко облетаетъ пустой храмъ чтеніе Корана, которымъ занято нѣсколько группъ правовѣрныхъ въ чалмахъ и халатахъ, разсѣвшихся по турецки внизу въ разныхъ концахъ. Но что значитъ этотъ гулъ, эти звуки сравнительно съ той величавою нѣмотой, съ тѣмъ запустѣніемъ, которое глядитъ съ высокихъ сводовъ и изъ каждаго угла! Здѣсь какъ-то подавляюще пусто, печально. Точно вѣковой сонъ охватилъ эти стѣны, словно монотонное чтеніе мусульманъ усыпило ихъ. Подъ сводами Софіи, даже въ самые жаркіе дни царитъ прохлада. Остатковъ христіанской Софіи найдете немного: турки слишкомъ поусердствовали, чтобы стушевать все, что могло бы напомнить Софію временъ Византіи. Поверхъ тонкой художественной мозаики, украшавшей стѣны, вы видите густой слой краски. Въ передней части храма, надъ престоломъ, мазки маляра стараются затушевать изображеніе Спасителя, а въ куполѣ изображенія Архангеловъ. Турецкій маляръ не достигъ желаемаго: если хорошенько присмотрѣться, эти изображенія частью и теперь видны, въ особенности Спаситель; взгляните въ бинокль (это можно)—и христіанская живопись по нѣсколькимъ штрихамъ воскреснетъ передъ вами. Чтобы окончательно оставить въ тѣни христіанскія изображенія, турки помѣстили на высотѣ подъ сводами

храма громадные, такъ-сказать, кричащіе круглые щиты, на черномъ фонѣ которыхъ ярко выдѣляются надписи изъ Корана. Въ видахъ полученія бакшиша, сторожа Ая-Софіи выдумали было одно время раздавать отбитую мозаику посѣтителямъ. Лишь въ послѣднее время эта статья дохода запрещена. Изгоняя слѣды христіанской живописи, турки проглядѣли одну очень важную вещь: надъ главнымъ входомъ въ соборъ совершенно уцѣлѣло изображеніе Святаго Духа и Евангелія. Тутъ какимъ-то чудомъ не положено ни одного мазка.

Въ своей внѣшности чудесное дѣтище Юстиніана тоже много проиграло при турецкой опекѣ. Кромѣ подпорокъ-контрфорсовъ, о которыхъ я уже упомянулъ, храму сильно вредятъ другія пристройки, сдѣланныя турками, въ томъ числѣ четыре высокихъ минарета и сосѣднія зданія, заслоняющія Софійскія стѣны и, такъ сказать, сдавившія храмъ.

Такова теперь Ая-Софія — древняя колыбель христіанства, въ продолженіе четырехъ слишкомъ вѣковъ, предоставленная печальной участи. Въ 1453 году*) толпы воиновъ опустошали храмъ,

*) 29-го мая 1453 года испуганные приближеніемъ непріятеля константинопольскіе христіане собрались въ Софійскомъ храмѣ, творя молитву. Трубы и звукъ оружія возвѣстили имъ опасность; съ грохотомъ упали двери и дикая толпа янычаръ ворвалась въ соборъ, сокрушая все и уби-

теперь запустила его восточная лѣнь и безпечность. Нѣкоторымъ оправданіемъ турокъ въ этомъ случаѣ можетъ служить только то обстоятельство, что, по ихъ убѣжденію, они лишь временные владѣльцы Константинополя и св. Софіи и рано или поздно имъ все равно придется уступить городъ и соборъ тѣмъ, кому это назначено свыше. Значитъ, нечего особенно заботиться о поддержаніи храма, о его долговѣчности. Aprés nous le déluge!

По дорогѣ въ Ая-Софію можно посѣтить музей византійскихъ древностей. Этотъ музей, пожалуй, заслуживаетъ нѣкотораго вниманія, тогда какъ другой, Музей янычаръ (съ фигурами), куда проводники часто водятъ туристовъ, смѣло можно не посѣщать Музей древностей расположенъ при въѣздѣ на холмъ надъ зеленымъ обрывомъ. Фасадъ его украшенъ колоннадой, за которой видна громадная каменная фигура Геркулеса Финикійскаго.

Музей устроенъ любителемъ старины Гамдебеемъ

вая христіанъ. Говорятъ, что по высоко лежавшимъ трупамъ христіанъ въѣхалъ въ соборъ верхомъ на конѣ побѣдитель—султанъ Магометъ II, но это не совсѣмъ точно. По свѣдѣніямъ византійскихъ писателей и турецкихъ историковъ, онъ вошелъ въ храмъ пѣшкомъ и остановился, изумленный красотою собора. Началось магометанское служеніе. Существовавшее въ соборѣ до этого дня Императорское мѣсто было назначено для султана, а патріаршее—для Муфтія.

лѣтъ двѣнадцать тому назадъ и заключаетъ множество каменныхъ фигуръ, кувшиновъ, древнихъ украшеній и проч. предметовъ египетскаго и ассирійскаго происхожденія. Передъ вами статуи Юпитера, Геркулеса, Венеры съ отбитыми носами, водоносы всевозможныхъ величинъ, орнаменты, слезницы, бронзовыя изваянія, золотыя издѣлія и масса мелочей. Древности размѣщены въ четырехъ залахъ: въ первой отъ входа большой залѣ и прилегающихъ къ ней трехъ маленькихъ. Между прочимъ, въ музеѣ обращаетъ на себя вниманіе мумія въ саркофагѣ. Не всѣ древности помѣстились въ музеѣ; множество каменныхъ глыбъ, коллонъ, фигуръ и обломковъ плитъ помѣщены внѣ стѣнъ музея подъ открытымъ небомъ.

Очень неподалеку отъ музея, на площадкѣ находится византійскій храмъ Св. Ирины, составляющій весьма важную достопримѣчательность Константинополя; въ немъ нѣкогда происходилъ второй Вселенскій соборъ. Турки обратили этотъ храмъ въ арсеналъ; въ числѣ оружія тамъ много древностей напр., осадныя машины, кольчуги, латы, щиты, мечи и проч. Тутъ-же, говорятъ, хранятся ключи всѣхъ крѣпостей Оттоманской Имперіи; проводники добавляютъ, что кромѣ того, въ арсеналѣ находится колоколъ, бывшій на св. Софіи, и знаменитая желѣзная цѣпь, которая при императорахъ и генуэзцахъ опоясывала Босфоръ (около нынѣшняго Румели-Ка-

вака) и пропускала корабли по уплатѣ таможеннаго сбора. Церковь св. Ирины—сосѣдка съ Сералемъ и съ расположенными на его дворахъ разными «диванами» (присутственными мѣстами). Сераль — старый дворецъ Султана; онъ обнесенъ стѣной и занимаетъ огромное пространство (около шести верстъ въ окружности) на мысѣ Сарай-Бурну, т. е. на мѣстѣ нахожденія древней Византіи *).

Подлѣ храма св. Ирины обращаетъ на себя вниманіе громадный старый платанъ съ очень помѣстительнымъ дупломъ. Этому платану, говорятъ проводники, 800 лѣтъ.

---

*) Въ стѣнахъ Сераля находятся: Терапъ-Гане (монетная палата; стоитъ на одномъ дворѣ съ церковью св. Ирины), диванъ Великаго Визиря; далѣе: тронная зала (гдѣ султанъ принимаетъ иностранныхъ пословъ), библіотека, картинная галлерея, бани, казна (заключаетъ оружіе, гардеробъ султана, серебряную и золотую посуду, драгоцѣнные камни и сундуки съ серебряной и золотой монетой), гаремъ, сады съ кіосками, колонна Ѳеодосія Великаго (въ память покоренія готтовъ). Главный входъ въ Сераль съ площади подлѣ Ая-Софіи, гдѣ фонтанъ Ахмеда. Въ стѣнахъ Сераля издавна происходили смертныя казни.

II.

Мечеть Ахмета. — Ипподромъ. — 1001 колонна. — Дервиши.—Монастырь Балыкли.

Изъ Софійской мечети чрезъ главный входъ вы попадаете на одну изъ оживленныхъ улицъ Царьграда съ кофейнями, пріютившимися на противоположной сторонѣ подъ живымъ навѣсомъ изъ южной зелени. Здѣшнія улицы оригинальны; тутъ часто бокъ-о-бокъ съ жилыми домами и съ мечетями расположены за оградой среди зелени мусульманскія кладбища съ памятниками особыхъ формъ. Восточная откровенность тоже даетъ себя знать: нерѣдко на улицѣ, на виду у проходящей публики, стамбульскіе цирульники намыливаютъ и брѣютъ смуглыя головы турокъ. Недалеко отъ Ая-Софіи другая важная достопримѣчательность Константинополя—мечеть султана Ахмеда. Султанъ Ахмедъ, строитель мечети, не жалѣлъ средствъ, чтобы сдѣлать это зданіе грандіознымъ, выдающимся, и оно, окруженное шестью минаретами, дѣйствительно имѣетъ величественный видъ. Мечеть, однако, уступаетъ Ая-Софіи, съ которой по плану постройки, должна-бы соперничать. Да, кстати сказать, турки чуть не всѣ свои мечети строили по образцу Ая-Софіи. Замѣчательная мечеть «Султанъ-Валидэ», какъ и многія другія, очень напоминаетъ Ая-Софію. Изо-

бильно разукрашенная внутри, свѣтлая мечеть Ахмеда имѣетъ на своихъ бѣлыхъ стѣнахъ бордюры изъ разрисованнаго фаянса, много мрамора. Противъ мечети возвышается обелискъ Ахмеда.

Площадь передъ мечетью Ахмеда, бывшая въ древности ипподромомъ (по турецки Атмейданъ), устроена въ подражаніе римскому цирку *). Во времена Византіи на ней происходили игры и ристанія; здѣсь состязались при Юстиніанѣ зеленые и голубые; эта-же площадь была мѣстомъ тріумфовъ побѣдителю вандаловъ—Велизарію. Среди колоннъ на ипподромѣ красовались замѣчательныя мраморныя статуи императоровъ, бойцовъ, фигуры коней и проч. О прежней обстановкѣ ипподрома теперь остались одни воспоминанія и украшеніемъ его служитъ лишь ветхая кирпичная колонна великаго царя Константина, лишенная метталлическихъ частей и вдобавокъ угрожающая паденіемъ, да дельфійскій столбъ, состоящій изъ трехъ обезглавленныхъ мѣдныхъ змѣй, перевившихся другъ съ другомъ. Обезглавленіе совершено Магометомъ II. На змѣяхъ когда-то помѣщался дельфійскій треножникъ, перевесеный въ Царь-градъ Константиномъ Великимъ. Третій остатокъ старины — гранитный обелискъ Ѳеодосія, перевезенный изъ Ѳивъ.

О Константинѣ Великомъ напоминаетъ въ Царь-

*) Строители ея императоры Северъ и Константинъ.

градѣ также цистерна его имени или такъ называемая «Тысяча-одна колонна».

Въ Константинополѣ въ лѣтнюю жару источники иногда изсякали и, чтобы обезпечить жителей запасами воды, были устроены въ разныхъ частяхъ города обширные водоемы; такимъ водохранилищемъ во времена Константина была и «1001 колонна». Съ устройствомъ новаго водоснабженія она утратила, конечно прежнее значеніе. «1001 колонна» мрачное и сырое подземелье, куда ведетъ крутая лѣстница. Тамъ царитъ нѣкоторая таинственность. Тысячи одной колонны, при всемъ желаніи, насчитать нельзя; ихъ не найдется и трехсотъ и на вопросъ: «гдѣ же остальныя?» проводникъ утѣшаетъ путешественника, что онѣ подъ землей. Во времена грековъ цистерна дѣйствительно была значительно глубже, но ея нижніе ярусы впослѣдствіи были засыпаны.

Достопримѣчательностью Константинополя служитъ также мечеть съ гробницами султановъ Махмуда и Абдулъ-Азиса (трагически, покончившаго, жизнь). Въ этой же мечети покоются по три супруги каждаго изъ нихъ. Мечеть небольшая, около нея находится садъ, гдѣ погребены придворные*). Упомяну

*) За входъ въ мечетъ Махмуда платится 5 піастровъ съ персоны (35 копѣекъ). Посѣщеніе Ахмедовой мечети, какъ и Ая-Софіи, обходится въ 10 піастровъ (около 70 копѣекъ).

еще для полноты о Голубиной мечети. «Голубиной» она называется потому, что вокругъ и около нея масса голубей, которыя быстро слетаются какъ только желающій пожертвуетъ 1 піастръ на кормъ. Это дѣтское развлеченіе и только!

Путешественникамъ, посѣщающимъ Константинополь, обыкновенно расписываютъ яркими красками дервишей Царьграда. Ихъ здѣсь двѣ категоріи: во-первыхъ, дервиши вертящіеся, во-вторыхъ, дервиши ревущіе. Представленія и тѣхъ, и другихъ бываютъ разъ въ недѣлю. Дервиши — скажемъ для незнающихъ — это своего рода самоистязатели, сектанты; наши скопцы или хлысты недалеко ушли отъ дервишей, даже превзошли ихъ. Дервиши процвѣтали чуть не съ первыхъ дней существованія Оттоманской имперіи. Монастырь (Теккіэ) вертящихся дервишей Мевлеви находится довольно далеко отъ Ая-Софіи. Туда приходится сдѣлать верстъ шесть-семь въ экипажѣ по пыльной дорогѣ и подъ отчаяннымъ солнопекомъ. Вы ѣдете сначала по кривымъ переулкамъ, мимо грязныхъ лавченокъ, и безконечныхъ каменныхъ заборовъ, потомъ выѣзжаете за стѣны города.

Монастырь не представляетъ ничего особеннаго. Передъ вами вымощенный булыжникомъ дворъ, къ которому справа прилегаетъ каменный домъ съ келіями дервишей, а слѣва залъ съ ареною для представленій. На дворѣ, въ тѣни деревьевъ, обыкновенно ждутъ на-

чала представленія поклонницы подобныхъ зрѣлищъ—турчанки. Дервиши такъ вертятся, что начинаетъ рябить въ глазахъ: кажется будто это не люди, а механическія куклы. Ревущіе дервиши (представленія ихъ бываютъ на другомъ берегу Босфора въ Скутари), черезчуръ неистовствуютъ и дѣйствуютъ на нервы, такъ что лучше ограничиться знакомствомъ съ вертящимися.

Въ одной верстѣ отъ монастыря вертящихся дервишей, по дорогѣ, идущей хлѣбными полями — какое-то старинное кладбище съ полуразрушившимися монументами и вросшими въ землю плитами, за кладбищемъ высятся монастырскія стѣны. Это Живоносный источникъ съ греческимъ монастыремъ — Балыкли. Чистенькій, опрятный монастырь, кутающійся въ зелени тополей и кипарисовъ, имѣетъ прохладное подземелье, гдѣ бьетъ вверхъ холодная какъ ледъ ключевая вода; надъ источникомъ возвышается часовенька. Ключъ обдѣланъ мраморомъ; послѣ утомительной дороги пріятно здѣсь освѣжиться. И самый монастырь съ его большимъ благолѣпнымъ храмомъ, во имя Пресвятой Богородицы*) и расположенное близь монастырскихъ стѣнъ кладбище, полны интереса. Въ соборѣ, напримѣръ, имѣются иконы особен-

*) Украшенію этого храма содѣйствовало пожертвованіями московское купечество.

наго письма съ символическими изображеніями, невстрѣчаемыми въ нашихъ церквахъ. Это наводитъ на цѣлый рядъ вопросовъ, *но, къ сожалѣнію*, вы не можете разсчитывать *получить отвѣтъ, ибо представители монастырской братіи, привѣтливо встрѣчающіе* гостей, не говорятъ ни по-русски, ни по-французски. Зная лишь по-гречески, на остальныхъ языкахъ они только мычатъ.

Обратный путь изъ монастыря Балыкли въ городъ лучше всего совершить въ экипажѣ, уговорившись, чтобы послѣдній ожидалъ у тэккіе Мевлеви. Въ бытность мою въ этомъ монастырѣ, я и мои спутники сдѣлали большую ошибку: мы отпустили экипажъ и принуждены были совершить длинный путь пѣшкомъ по пыльной, скверной дорогѣ, *при жарѣ* въ 45 градусовъ. Это *была* пытка и дорогѣ конца не предвидѣлось. Мы *шли мимо* садовъ *и* пастбищъ *по камнямъ, буграмъ* и выбоинамъ. Слѣва поднимались древнія высокія стѣны Царьграда*), когда-то грозныя, а теперь обветшавшія и разрушающіяся; справа камни образовали цѣлую вереницу причудливыхъ пещеръ. Константинополь, кстати сказать, былъ обнесенъ стѣнами и рвами еще во времена императора Ѳеодосія, причемъ стѣны довольно

*) Эти же стѣны образуютъ такъ называемый Семибашенный замокъ (по-турецки Едикуль) и Золотыя ворота между башнями Палеолога.

благополучно выдерживали и осады даже землетрясенія. Но время ихъ побѣждаетъ. Впрочемъ, чѣмъ они дряхлѣе—тѣмъ художественнѣе видъ ихъ для туриста; кое-гдѣ стѣны поросли высокой травой, плющемъ и деревьями.

Въ конецъ утомленные вошли мы въ городскіе ворота и миновавъ три-четыре неизбѣжно узкихъ и кривыхъ улицы, добрались до маленькой кофейни, гдѣ и набросились на сельтерскую воду. Кофейни въ Константинополѣ на каждомъ шагу и въ 45-ти градусную жару въ нихъ все спасеніе. На наше счастье мы поспѣли также къ поѣзду желѣзной дороги который безъ дальнѣйшихъ приключеній и доставилъ насъ къ большому вокзалу въ Галатѣ. Желѣзной дорогой несовсѣмъ удобно пользоваться при странствованіяхъ въ окрестностяхъ Царьграда, во-первыхъ, по нахожденію станцій въ сторонѣ отъ тѣхъ пунктовъ, куда обыкновенно совершаются прогулки, во-вторыхъ, по трудности поспѣть минута въ минуту къ отходу поѣзда, который стоитъ едва ли дольше нѣсколькихъ секундъ. Вагоны этой турецкой дороги небольшіе и довольно низкіе, душные, съ выходами по бокамъ. Грязная мягкая мебель не освѣжается къ лѣту и не замѣняется иной обстановкой. Наши россійскіе дачные поѣзда куда удобнѣе. Турецкіе вагоны развѣ только лучше невозможныхъ турецкихъ каретъ, садясь въ которыя, приходится

сгибаться въ три погибели и задыхаясь отъ духоты, нещадно подпирать боками и своего сосѣда, и своего vis-à-vis, готоваго продавить ветхія стѣны экипажа.

III.

Бакшишъ.—Чирчи-базаръ.—Турецкія женщины.— Гаремы.

Разведя громадное количество достопримѣчательностей, турки, эти невѣроятные аматеры бакшиша, установили за осмотръ ихъ *опредѣленную* таксу, довольно высокую. Но и эта такса не спасаетъ васъ отъ поползновеній на дальнѣйшія подачки; на каждой изъ коричневыхъ физіономій сторожей, встрѣчающихъ туриста въ мечетяхъ и музеяхъ, такъ и написана умильная просьба о бакшишѣ. Всѣ просятъ, и неопытному человѣку можно положительно растеряться отъ столь изобильныхъ требованій; не знаешь кому заплатить, кому отказать. Нельзя поэтому не дать нашимъ русскимъ туристамъ одинъ добрый и полезный совѣтъ. Чтобы избѣжать переплатъ и не слишкомъ поддаваться вѣчной неудовлетворенности кофейныхъ рожъ, умильно заглядывающихъ въ вашъ кошелекъ, самое лучшее никогда не расплачиваться самому, а предоставить это проводнику. Онъ ужъ не собьется въ турецкихъ черекахъ, піастрахъ и меджидіэ и, если замѣтитъ слишкомъ неумѣренныя

притязанія на бакшишъ со стороны сторожей, то откровенно скажетъ: «не по чину берешь» и дастъ «по чину». При этомъ порядкѣ, вы рискуете быть обманутымъ однимъ только проводникомъ, когда онъ представитъ вамъ счетъ, а не десятками сторожей и привратниковъ. Въ Константинополѣ, какъ извѣстно, въ ходу всякія деньги, и проводникъ, смотря по удобству, преподноситъ бакшиши и французскимъ серебромъ и итальянскими монетами. Турки довольно охотно берутъ и наши двугривенные и пяти-алтынные; на ихъ взглядъ, всякое даяніе благо. Расходъ за день, при осмотрѣ достопримѣчательностей, составитъ приблизительно 70 піастровъ для одного лица, т. е. около 5 руб. на наши деньги, для двоихъ, конечно, вдвое больше, ибо за входъ въ мечети турками взимается плата «съ персоны». Вознагражденіе проводнику можно считать въ 10 франковъ за день (съ 8 час. утра до 8 час. вечера).

Но возвратимся къ обозрѣнію Царьграда...

Истинной прелестью Константинополя является Чирчи базаръ—торговые ряды. Это безконечный лабиринтъ корридоровъ, подъ низкими и мрачными сводами которыхъ группируются лавки со всевозможнымъ товаромъ; тутъ восточныя ткани, туфли, ковры, книги, серебряныя издѣлія и тутъ же, въ одной кучѣ съ ними, тѣсно столпились ссудныя кассы, пивныя и невозможно грязныя кухмистерскія, хозяева кото-

рыхъ подъ самымъ носомъ у проходящей публики поджариваютъ на яркомъ огнѣ жирный до противности шашлыкъ. Кромѣ турокъ, въ лабиринтахъ Чирчи-базара, торгуетъ теперь не мало грековъ и евреевъ, выдающихъ себя за французовъ. Торговля въ Константинополѣ, не обложенная никакими налогами, даетъ просторъ дѣятельности всякихъ націй. Турки въ ожиданіи покупателей и покупательницъ, сидятъ въ непринужденныхъ позахъ или лежатъ, а мальчишки-приказчики зазываютъ публику.

Разбѣгаются глаза отъ созерцанія массы разнокалибернаго товара, разнохарактерныхъ физіономій продавцевъ и начинаетъ болѣть голова отъ рѣзкихъ турецкихъ выкриковъ и зазыванiй. Турецкіе продавцы наловчились узнавать русскихъ и какъ только подъ сводами Чирчи-базара появляется группа нашихъ туристовъ, такъ тотчасъ ихъ встрѣчаютъ окликами: «хады суда», «чево хочышь?» Русскихъ встрѣчаютъ привѣтливо, но эта привѣтливость встрѣчи не мѣшаетъ туркамъ запрашивать за всякую дрянь безбожныя цѣны: здѣсь надо торговаться не жалѣя глотки. Когда вы сбавите прыти торговцу, онъ дѣлаетъ сначала обиженную физіономію, а затѣмъ отдаетъ товаръ съ большой уступкой.

Таковъ этотъ оригинальнѣйшій въ свѣтѣ гостинный дворъ, представляющій собой чудеснѣйшую яркую картину Востока. Съ зари до зари пестрый и

неугомонный рынокъ живетъ безпокойною суетливою жизнью, ключемъ кипящею во всѣхъ его углахъ. Непривычному человѣку въ этомъ лабиринтѣ немудрено заблудиться.

Кухмистерскими Чирчи-базара соблазняться не слѣдуетъ. Турецкія блюда, даже на самый снисходительный европейскій вкусъ, невозможны: кушанья жирныя, приправленныя непопулярными у насъ снадобьями и вдобавокъ изготовленныя чуть ли не на деревянномъ маслѣ. Отъ такихъ блюдъ не поздоровится. Даже въ хорошемъ, устроенномъ немного на европейскій ладъ, ресторанѣ близь Чирчи-базара— нельзя избѣжать всѣхъ неудобствъ турецкой кухни. Шашлыкъ или пилавъ мѣстнаго издѣлія неудобоваримы. Что безспорно хорошо здѣсь, это довольно мягкое константинопольское вино (оно вдобавокъ недорого), кофе по-турецки (съ гущей) и фрукты.

Харчевни и пивныя Чирчи-базара чрезвычайно миніатюрны, тѣсны и душны и своимъ видомъ совсѣмъ не манятъ къ себѣ разборчиваго посѣтителя.

Въ массѣ народа, снующаго по Чирчи-базару, вы замѣтите много женщинъ; некрасивые наряды турчанокъ съ покрывалами на лицѣ, изъ-подъ которыхъ свѣтятся жгучіе черные глаза южанки, перемѣшиваются съ европейскими туалетами франтихъ-гречанокъ. Повидимому, турчанки въ своей нѣжной привязанности къ прелестямъ Чирчи-базара не уступа-

ютъ петербургскимъ дамамъ, шныряющимъ по гостинному двору. Онѣ разгуливаютъ однѣ безъ мужей: въ этомъ *отношеніи* константинопольскіе нравы достигли извѣстнаго прогресса. И въ корридорахъ «Чирчи-базара», и на улицахъ, и въ теккіе дервишей турчанка ищетъ толпы, развлеченій, какихъ нибудь зрѣлищъ. Въ самомъ дѣлѣ, гаремная жизнь не сладка, и о прелестяхъ и роскоши гаремовъ Востока у европейцевъ, *кажется*, составилось преувеличенное представленіе. *Даже* султанскій гаремъ не Богъ вѣсть, что такое. Не только *теперь*, *когда* европейскія вѣянія успѣли коснуться мусульманскаго Востока, но и въ прежнее *время*, гаремная жизнь и обстановка не заключала особенныхъ прелестей. По крайней мѣрѣ, одинъ изъ русскихъ путешественниковъ г. И. Березинъ, *посѣтившій* Константинополь еще въ 50-хъ годахъ, далеко не привлекательными чертами описываетъ гаремъ *Сераля*. Въ этомъ гаремѣ, по его словамъ, не только полное отсутствіе какихъ нибудь фантастическихъ чудесъ, *но напротивъ*, преобладаетъ самая будничная скучная проза. Гаремъ представляетъ нѣкоторое подобіе гостинницы съ номерами; по длинному корридору расположены комнаты—*жилища* султанскихъ женъ (кадынь или хассеки) и одалисокъ. *Комнаты не совсѣмъ опрятны*, съ затхлымъ воздухомъ, убранство ихъ—мягкія тахты, по стѣнамъ—*лубочные* рисунки. Только

отдѣленіе султанши, состоящее изъ комнаты и бани, нѣсколько затѣйливѣе. Въ стеклянныхъ шкафчикахъ у ней находятся приборы для письма, кинжалы, кошельки и прочія вещи; въ банѣ султанши мраморный полъ и мраморные бассейны.

Истомленная бездѣйствіемъ и тягостнымъ однообразіемъ жизни, турчанка вообще падка до всего новаго и даже до приключеній. Другой путешественникъ П. С. Всеволожскій, бывшій въ Константинополѣ въ сороковыхъ годахъ, говоритъ, что турецкія женщины совсѣмъ не такъ недоступны, какъ это принято думать; напротивъ, не трудно познакомиться съ ними и даже пригласить турчанку на свиданіе. Необходимо, конечно, только одно условіе: хоть немного говорить по-турецки. Турчанки охотно смотрятъ на европейцевъ, иные хорошенькіе глазки очень ясно говорятъ о своей готовности отбросить предразсудки Востока. Иногда турчанка сама заговоритъ съ приглянувшимся ей европейцемъ. Бѣда въ томъ только, что турчанки слишкомъ не интересны: не образованы, не развиты, а одна красота далеко не всесильна...

IV.

Пера.— *Веселящійся Константинополь.*

Въ то время, какъ патріархальная Галата утопаетъ во тьмѣ и въ грязи, европейски-изящная часть Константинополя—Пера щеголяетъ признаками благоустройства. Пера расположена на верху, на горѣ, круто возвышающейся надъ побережьемъ Босфора. Изъ Галаты ведетъ туда желѣзная дорога; станція— близь агентствъ пароходныхъ обществъ. Вы садитесь въ поѣздъ и послѣ двухъ-трехъ минутъ быстрой ѣзды во тьмѣ туннеля—оказываетесь у цѣли. Масса публики обыкновенно наполняетъ вагоны, скудно освѣщенные лампочками, и движеніе поѣздовъ не прекращается съ утра до сумерокъ. Про Перу можно сказать, какъ и про Москву: пожаръ способствовалъ ей много къ украшенью. Опустошительные пожары 1832 года, уничтожившіе почти всѣ зданія ея, спустя короткое время, вызвали здѣсь къ жизни совершенно новый городъ. Европейскія посольства возвели новые дома; выдается обширное зданіе русскаго посольства. Вообще послѣ неуклюжихъ домовъ Галаты, вы съ удовольствіемъ любуетесь благовидными зданіями Перы, вереницами шикарныхъ магазиновъ и единственнымъ въ своемъ родѣ константинопольскимъ пассажемъ— «Au bon marché». Этотъ длинный пассажъ, прод-

ставляющій цѣлую выставку модныхъ вещей, различныхъ мелочей туалета и проч.— мѣсто вѣчнаго оживленнаго движенія элегантной толпы. Много лѣтъ уже существуетъ пассажъ; онъ успѣлъ сдѣлаться такимъ же популярнымъ въ глазахъ европейскаго населенія Перы, какъ напримѣръ, популяренъ пресловутый Чирчи-базаръ среди турецкаго общества Царьграда и турецкой народной массы. Одно, что такъ же скверно въ Перѣ, какъ и въ Галатѣ — это узкія улицы почти безъ тротуаровъ. И извозчичьи фаэтоны, и вагоны конно-желѣзной дороги, и толпы пѣшеходовъ смѣшиваются здѣсь въ одну кучу. При звукѣ кондукторскихъ рожковъ, то и дѣло оглашающихъ улицу, толпа на время разступается, чтобы затѣмъ такъ же сомкнуться. Особенно затрудняется движеніе по вечерамъ, когда желтые огни фонарей оказываются безсильными побороть непроницаемый мракъ теплой и черной южной ночи. Въ это время оживляются насиженныя увеселительныя мѣста Константинополя: «Petits champs», пресловутая «Конкордія», «Пале - де - Кристаль», и безчисленныя «brasseries», раскиданныя на каждомъ шагу.

Многимъ, бывавшимъ въ Константинополѣ, вѣроятно, памятна «Конкордія». Въ прежнее время это былъ популярнѣйшій, развеселый кафе-шантанъ съ шансонетками, пѣвицами всѣхъ видовъ и оттѣнковъ. Начиная свою карьеру на подмосткахъ Пари-

жа, Вѣны, Берлина и Петербурга, пѣвицы послѣ разныхъ злоключеній въ ихъ перемѣнчивой судьбѣ, всегда попадали въ константинопольскую «Конкордію», откуда уже одинъ выходъ—въ самый безнадежный для нихъ городъ—Портъ-Саидъ. Изъ Портъ-Саида никакихъ уже выходовъ нѣтъ, и здѣсь сценическая карьера отцвѣтшей пѣвицы заканчивается. Въ «Конкордіи» вы всегда могли видѣть разношерстную, пеструю толпу любителей мишурнаго веселья: шансонетка здѣсь уживалась бокъ-о-бокъ съ отчаянной рулеткою, гдѣ въ короткое время до чиста обирали довѣрчивыхъ и невоздержныхъ игроковъ. Богачей, не въ мѣру увлекавшихся, безъ всякихъ церемоній здѣсь превращали въ нищихъ и здѣсь же были случаи самоубійства. Хотя это маленькое Монако существуетъ и до сихъ поръ, но уже подъ секретомъ, безъ прежней наглой откровенности. Безобразія прежняго калибра прекратились, да и самая «Конкордія», кстати сказать, совершенно измѣнила свой прежній характеръ. Заплативъ 5 піастровъ, вы входите въ миніатюрный садикъ. Тутъ, подъ навѣсомъ, разставлены рядами стулья — и вамъ предлагается, занявъ подобающее мѣсто, слушать скромную и цѣломудренную итальянскую оперу. Охотниковъ до оперы оказывается масса: всѣ стулья заняты «чистой», семейной публикой, среди которой множество дамъ и барышень. Передъ вами —

цѣлый цвѣтникъ греческихъ красавицъ съ очаровательными большими глазами, длинными рѣсницами и идеально-правильными носами и линіей губъ. Туалеты — послѣднее слово моды; даже какъ то удивляешься, что этотъ цвѣтникъ прекрасныхъ женщинъ приходится созерцать въ столь мизерной обстановкѣ: въ предѣлахъ крошечнаго сада, имѣющаго еще болѣе крошечную открытую сцену. Опера идетъ благополучно: пѣвцы — приличные, хоръ, состоящій всего изъ шести душъ, дѣлаетъ свое дѣло съ такимъ умѣньемъ, что не даетъ повода пожаловаться на его малочисленность. Одно скверно — это слишкомъ ужъ скромная обстановка, отсутствіе эффектныхъ декорацій и блеска на сценѣ. Такъ проходитъ вечеръ и съ послѣдними звуками финальнаго ансамбля европейская публика отправляется спать.

Въ «Petits champs» процвѣтаетъ французская оперетка, пріютившаяся въ закрытомъ театрѣ. Это увеселительное мѣсто — очень популярное среди фешенебельной публики.

Въ большомъ и просторномъ саду, граничащемъ съ одной стороны съ людною, оживленною улицею, а съ другой — съ крутымъ, зеленымъ обрывомъ — понаставлены столики, и вотъ подъ густой сѣнью южной зелени возсѣдаютъ тамъ и сямъ компаніи европейцевъ, грековъ, англичанъ, французовъ, русскихъ, армянъ и т. д., и т. д. Слышится по большей

части французскій говоръ; въ аллеяхъ много движенія. Какъ и въ «Конкордіи», тутъ цѣлый цвѣтникъ изящныхъ туалетовъ и изящныхъ женскихъ головокъ. За входъ въ «Petits champs» платится всего 1 піастръ. Для «Пале-де-Кристаль» семейное начало и строго приличный составъ публики уже не обязательны; тамъ дѣло поставлено болѣе на холостой манеръ и исключительно почетное мѣсто на садовыхъ подмосткахъ отведено шансонеткѣ. Отправляясь изъ сада домой, вы минуете цѣлый рядъ освѣщенныхъ оконъ разнокалиберныхъ brasseries. Тамъ еще многолюдство, и огни погаснутъ не скоро. Есть «brasseries» нарядныя, съ комфортабельной обстановкой, съ зеркальными стѣнами, съ длинными рядами мраморныхъ столиковъ; такова элегантная «Brasserie Centrale» — vis à vis «Конкордіи». Есть крошечныя невзрачныя brasseries, въ которыя даже нѣтъ охоты зайти; туда зазываютъ посѣтителей исполненіемъ развеселыхъ вальсовъ и полекъ на плохихъ пьянино. Въ brasseries пьютъ все, что угодно, кромѣ развѣ излюбленнаго россійскимъ людомъ чая; чай не въ ходу и спросить его—значитъ выдѣлиться изъ общей колеи.

V.

Ночь.—На рейдѣ.

Не безъинтересенъ ночной объѣздъ Константинополя...

Константинополь засыпаетъ довольно рано, раньше Одессы; въ одиннадцать часовъ вечера вся Галата погружена въ сонъ. На узкихъ улицахъ, напоминающихъ самые скверные одесскіе переулки, — темно, пустынно и тихо. Въ это время появляться на нихъ не совсѣмъ безопасно: васъ ограбятъ наилучшимъ манеромъ, а темнота скроетъ слѣды грабителей. Проѣзжая въ фаэтонѣ, вы видите только немногія лавченки со свѣтомъ въ окнахъ, да еще ярко горятъ фонари на высотѣ тѣхъ невзрачныхъ бельэтажей съ балконами и занавѣсками, гдѣ ютятся константинопольскіе веселые дома. Этими огнями они какъ бы призываютъ къ себѣ матросовъ и всякій иной невзыскательный сѣрый людъ. Подчасъ, на высотѣ вторыхъ этажей горитъ свѣтъ въ обиталищѣ какого-нибудь турка, который лѣниво разлегся на софѣ, и сонными глазами смотритъ на потемнѣвшую улицу; изъ-за плеча его выглядываетъ голова его супруги. Константинополь живетъ открыто: стоитъ проѣхать по улицѣ разъ-другой для того, чтобы видѣть, что дѣлается во всѣхъ квартирахъ, гдѣ еще



есть огни. Таковы восточные нравы: лишнихъ стѣсненій не полагается...

Фаэтонъ ѣдетъ изъ переулка въ переулокъ. Если попадется встрѣчный экипажъ, то хоть кричи «караулъ»: имъ не разъѣхаться, такъ узки улицы Галаты. Знаменитыя константинопольскія собаки, живущія на улицахъ, здѣсь же питающіяся разными отбросами и здѣсь же плодящіяся, то и дѣло выскакиваютъ изъ-подъ колесъ, боясь быть раздавленными. Тщетная предосторожность, однако!.. Давятъ ихъ здѣсь самымъ жестокимъ образомъ, ибо при отсутствіи мало-мальски сноснаго освѣщенія, нельзя даже разглядѣть, что передъ вами—тумба ли, камень или собака. За отсутствіемъ порядочныхъ тротуаровъ, народъ шляется по ночамъ тоже среди улицы и при неосторожности также рискуетъ быть раздавленнымъ.

Фаэтонъ остановился. Я отправлялся на рейдъ и мнѣ предстояло еще пѣшкомъ пройти на берегъ по очень узкому переулку. Впереди шелъ проводникъ, а передъ нимъ турокъ-сторожъ, освѣщавшій фонаремъ мостовую. Свѣтъ отъ фонаря, скользя по мостовой и по стѣнамъ, то и дѣло открывалъ физіономіи спавшихъ на землѣ бродягъ, и работниковъ, обезсилѣвшихъ отъ дневнаго труда, отъ жары и преклонившихъ свою бѣдную голову тамъ, гдѣ нашелся не особенно острый камень. Крѣпкій, могучій сонъ

держитъ ихъ въ своихъ желѣзныхъ объятіяхъ; имъ не чувствительна ни ихъ жесткая постель, ни рѣзкій свѣтъ фонаря, падающаго желтой полосой на закрытыя коричневыя вѣки. Душно только, и раскрытые рты жадно ловятъ воздухъ. Проходя, вижу все новыя и новыя головы, лица и спины; они ожидаютъ того момента, когда яркій несносный блескъ знойнаго константинопольскаго солнца напомнитъ о новомъ трудовомъ днѣ. Такой сонъ—истинное подобіе смерти...

Каикчи доставилъ меня на рейдъ. Послѣ грязнаго, и душнаго Константинополя, тутъ, на водахъ Босфора, вдали отъ берега, можно вдохнуть чистую струю воздуха. Да и какая-же славная ночь выпала на мою долю. Въ густой синевѣ теплаго неба искрились и мигали брилліанты звѣздъ. На сѣверѣ они тихо теплются, а здѣсь сверкаютъ, блеститъ своей смѣлой красотой. Такія же звѣзды горѣли въ водахъ Босфора, а отъ берега тянулись по водѣ цѣлые столбы свѣта; гдѣ купались городскіе огоньки. Константинополь выглядѣлъ издали куда лучше, чѣмъ вблизи: вотъ онъ, темный, громадный, неуклюже расположившійся на своихъ высотахъ. Тамъ, въ узкихъ улицахъ, въ непроглядномъ мракѣ, можно было разбить себѣ носъ, а здѣсь онъ даритъ васъ цѣлой иллюминаціей. Дальность сближаетъ одинокія свѣтлыя точки въ одну массу и вы разли-

чаете цѣлыя огневыя нити. На Босфорѣ тихо; онъ какъ зеркало... надъ темными силуетами пароходовъ горятъ въ высотѣ мачтовые огни; видны рѣдкіе, одинокіе огоньки въ Скутари. Нѣмая тишина все сковала; изрѣдка лишь плещется вода, когда прошмыгнетъ мимо какой нибудь запоздавшій «каикъ», порою донесется изъ свѣжей дали турецкая пѣсня съ особенными вывертами въ голосѣ и меланхолическимъ подвываньемъ, да раздастся съ берега мелодичный бой часовъ—протяжный, гулкій, напоминающій ночной колоколъ на нашихъ деревенскихъ погостахъ... Съ нимъ перекликается бой другихъ часовъ. Это пробило два. На пароходѣ сонное царство, палубные пассажиры давно уже спятъ. Изъ добраго десятка грудей вылетаетъ храпъ, изрѣдка вздохи, да непонятное сонное бормотанье. Но вотъ изъ города донесся лай собакъ, его подхватилъ другой лай—и пошла писать губернія: собачій лай въ теченіи нѣсколькихъ часовъ подрядъ стономъ стоитъ въ воздухѣ. Эти забитыя, несчастныя животныя, кроткія и безмолвныя днемъ, только ночью выражаютъ свое недовольство жизнью. Чужая ли собака прибѣжитъ въ околотокъ, подозрительный ли человѣкъ пройдетъ мимо — всякаго предлога достаточно, чтобы спящій Константинополь изъ конца въ конецъ огласился неистовымъ лаемъ.

Строго говоря, въ Константинополѣ можно наблю-

дать двѣ жизни: одну—человѣческую, другую—собачью, ибо собаки, въ самомъ дѣлѣ, завели здѣсь какую-то особенную организацію и свои порядки. Онѣ распредѣлились по кварталамъ: собаки извѣстнаго квартала держатся отдѣльно, какъ будто имъ воспрещается являться къ сосѣдямъ; если-же онѣ явятся, то это служитъ сигналомъ ко всеобщему собачьему возстанію и бунту. Если вы слышите долгій лай, то можете смѣло заключить, что собачій бунтъ въ полной силѣ. Собаки каждаго квартала подраздѣляются, въ свою очередь, по домамъ, около которыхъ они лежатъ и отбросами которыхъ пользуются.

Вообще собаки играютъ въ Константинополѣ солидную роль. Туркамъ свойственны нѣкоторыя суевѣрія, свойственъ имъ, между прочимъ, и взглядъ на собакъ, какъ на животныхъ, приносящихъ благополучіе. Ни одинъ турокъ, проникнувшійся этимъ вѣрованіемъ, не позволитъ себѣ ударить собаку или причинить ей какое-нибудь зло; мало того, онъ заступится за собаку, когда чужеземецъ, прохожій, толкнетъ ее съ дороги. Если при всемъ этомъ константинопольская собака имѣетъ видъ ободранный, грязный, изнуренный, то не въ силу непочтенія къ себѣ со стороны обитателей Царьграда, а лишь въ силу восточной лѣни и безпечности, при которыхъ турку не приходится держать въ должной опрятно-

сти не только собакъ, но даже себя самого и своихъ женъ.

На берегу пробило три часа. Дѣлается свѣжо, каиковъ на Босфорѣ почти не появляется, затихаютъ звуки турецкой пѣсни и всплескиванье веселъ. Ночь начинаетъ блѣднѣть и Большая медвѣдица, недавно еще смотрѣвшая во всѣ глаза, гаснетъ съ каждой минутой...





Мраморное море.—Принцевы острова.

Принцевы острова—это, такъ сказать, рай земной. Они расположены въ сѣверо-восточномъ углу Мраморнаго моря, въ 20 морскихъ миляхъ отъ Константинополя. Многіе туристы, вѣроятно, и не *подозрѣваютъ о такой близости земнаго рая.* Гдѣ могучая природа юга съ вѣчно-голубымъ небомъ, стройными кипарисами, раскидистыми магноліями и идеально прозрачными морскими глубинами соединяется съ красивыми затѣями рукъ человѣческихъ въ одно стройное гармоническое цѣлое—какъ не быть тамъ земному раю? А на Принцевыхъ островахъ именно и бросается въ глаза подобное соединеніе.

Между Константинополемъ и Принцевыми островами въ лѣтнее время поддерживается довольно частое пароходное сообщеніе. Съ утра и до сумерекъ шныряютъ взадъ и впередъ по Босфору пассажир-

скіе пароходы весьма невзрачнаго вида и не совсѣмъ удобнаго устройства; они отходятъ отъ моста чрезъ Золотой рогъ. Ѣзды до Принкипо часа полтора.*).

Пароходъ бѣжитъ спачала мимо знакомыхъ береговъ. Направо, на Румелійскомъ берегу, видны Ая-Софія, мечеть Ахмеда, и вся громада зданій Константинополя, налѣво—анатолійскій берегъ съ панорамою Скутари. Надъ водой высятся дворцы; вотъ Ильдизъ-кіоскъ и расположенный у его подножія Токъ-сарай, гдѣ хранится древнее имущество Султановъ; вотъ Багдадскій кіоскъ...

Очень красивъ выходъ въ Мраморное море, когда налѣво разстилается передъ вами въ тѣни кипарисовъ и тутовыхъ деревьевъ зеленый берегъ съ Кадикей и другими предмѣстьями, часто болѣе благовидными и опрятными чѣмъ самый Константинополь. Въ Кадикей, кромѣ турокъ и армянъ, живетъ много европейцевъ. Тутъ первая остановка; когда пароходъ бѣжитъ дальше, то впереди вырисовываются въ нѣжныхъ голубоватыхъ дымкахъ морскихъ испареній, точно въ туманѣ, характерные силуэты гористыхъ Принцевыхъ острововъ. Чѣмъ ближе придвигаешься къ нимъ, тѣмъ нѣжнѣе и тоньше дѣлается дымка тумана, завѣса спадаетъ и синіе силуэты смѣняются зелеными. Море какъ зеркало. Каждое море имѣетъ

*) Проѣздъ стоитъ 15 піастровъ въ одинъ конецъ.

свою собственную физіономію. Я видѣлъ мрачную водную пустыню Каспія, тяжело катящаго варчливыя волны, любовался синими бирюзовыми водами необъятнаго черноморскаго простора, но я ничего не видалъ своеобразнѣе картины Мраморного моря. Въ немъ нѣтъ ни капли суровости; послѣ Каспія и Чернаго моря, это—изящная, хорошенькая игрушка, взлелѣянная парниковымъ воздухомъ, мягкими оттѣнками небосклона и дивными задумчивыми ночами, когда въ зеркальную водную гладь такъ свѣтло и радостно смотрятъ большія-большія сверкающія звѣзды. Днемъ Мраморное море отливаетъ нѣжнымъ голубовато-сѣрымъ цвѣтомъ, неожиданно открывая около береговъ цѣлыя панорамы подводнаго міра. Вы можете сосчитать камни на днѣ, разглядѣть малѣйшіе изгибы подводныхъ растеній. Кажется, стоитъ протянуть руку и вы достанете ихъ, а на самомъ дѣлѣ здѣсь глубина въ нѣсколько саженъ... Какое причудливое, фантастически-прекрасное море и какъ напоминаетъ оно волшебную сказку, въ которой все заманчиво и... недосягаемо!

Первый изъ острововъ, къ которому подходитъ пароходъ—Проти. Очень возвышенный, холмистый, онъ окаймленъ внизу у берега множествомъ дачъ. Надъ ними разстилаются незастроенныя зеленыя пространства съ рѣдкими проплѣшинами. Далѣе будутъ Антигонія, еще болѣе окутанная яркой ве-

селой зеленью деревьевъ, Халки и Принкипо. Всѣхъ Принцевыхъ острововъ девять, но къ нѣкоторымъ (Плата, Отто) пароходъ не подходитъ. Отъ Принкипо пароходъ идетъ прямо къ пристани Кафталь. Это уже не островъ, а селеніе на азіатскомъ берегу.

Принцевы острова, нѣкогда служившіе мѣстомъ ссылки греческихъ князей, теперь сдѣлались лѣтней резиденціей богачей Константинополя. Принкипо, vis à vis Халки, — самый большой изъ острововъ; издали — это роскошный паркъ, подъ сѣнью котораго высятся дачи. Все здѣсь хорошо. Посмотрите кругомъ: тамъ лазуревыя дали словно заснувшаго въ своемъ невозмутимомъ спокойствіи Мраморнаго моря, справа видны живописныя высоты Анатоліи, здѣсь, на берегу, причудливые дворцы и замки греческой и турецкой финансовой аристократіи, замки всегда осѣненные яркой и веселой южной зеленью. Подумаешь, какая благодать — живи и наслаждайся жизнью!.. Но, увы, здѣсь, какъ и у насъ въ Крыму, живутъ шаблоной курортной жизнью. Сезонъ открывается въ Апрѣлѣ и продолжается до Октября; содержатели гостинницъ и дачевладѣльцы выжмутъ соки изъ сезона, пооблегчатъ карманы нѣсколькимъ сотнямъ пріѣзжей публики — и до свиданія, до будущаго года; лишь незначительное количество греческаго населенія Принкипо живетъ здѣсь круглый

годъ, да еще развѣ монахи монастыря Св. Георгія*). Стараніями предпріимчивыхъ и стяжательныхъ людей *«земной рай»* Принкипо немного испорченъ. Теперь это городъ съ разными прозаическими особенностями, пріобрѣтающій въ лѣтніе мѣсяцы значительную густоту населенія. На берегу два дорогихъ отеля наверху: Hôtel Giakomo, а нѣсколько ниже—Hôtel Kalipço; съ высоты ихъ балконовъ, точно съ Эйфелевой башни, открываются прекрасные виды чуть не на все Мраморное море. На берегу-же великолѣпныя brasseries съ балконами, большими залами и вереницами карточныхъ столовъ. Предпріимчивые греки изъ мѣстныхъ обывателей пытаются соперничать съ отелями и, отдавая въ наемъ пріѣзжимъ комнаты и квартиры, требуютъ великую мзду. Небольшой домикъ въ шесть-семь комнатъ стоитъ 40 лиръ, т. е. около 300 р. за сезонъ. Чтобы устроиться на Принцевыхъ островахъ и именно на Принкипо съ нѣкоторымъ, хотя-бы самымъ скромнымъ, комфортомъ нужно платить въ отелѣ не менѣе 17—20 франковъ въ сутки за пансіонъ (tout compris).

---

*) Греческій монастырь св. Георгія Побѣдоносца находится на вершинѣ горы: въ немъ замѣчателенъ чудотворный образъ св. Георгія Побѣдоносца, увѣшанный всякими приношеніями въ видѣ слѣпокъ рукъ и ногъ — отъ чающихъ исцѣленія. На Принкипо есть также другой монастырь—*католическій.*

Курортная жизнь создала здѣсь и курортныя удовольствія. Въ качествѣ такого удовольствія получили широкія права гражданства увеселительныя поѣздки въ горы на ослахъ. Говоря откровенно, такія поѣздки не особенно пріятны. Оселъ идетъ нехотя, понуканій не слушаетъ и вдобавокъ капризничаетъ: остановится среди дороги и оретъ благимъ матомъ. Сидящая на ослѣ изящная амазонка или джентльменъ-наѣздникъ въ большомъ недоумѣніи: что собственно ослу нужно и чѣмъ онъ недоволенъ? А оселъ, хоть тресни, ни съ мѣста. Къ такимъ недоразумѣніямъ прибавьте отчаянную жару.

Но позвольте, скажетъ читатель, если Принцевы острова отличаются дороговизною и разными непригладными сторонами, то по какому-же праву можно назвать ихъ земнымъ раемъ? Отвѣчу: если пышную греческую красавицу вы нарядите въ уродливый турецкій костюмъ, она много потеряетъ, но она все-таки останется красавицей. Такъ и съ Принцевыми островами: какую курортную обстановку не насаждайте на нихъ, какъ нескладно ни устроивайте жизнь—они все таки не потеряютъ той прелести, которую щедрою рукой дала имъ природа. Если вы художникъ, бросьте все и поѣзжайте на Принцевы острова, которые раскроютъ передъ вами нѣчто невиданное. Кромѣ Принкипо, есть дивные уголки въ родѣ Халки, который, такъ сказать, сохранилъ еще

свою дѣвственную чистоту. Стоя на Халкинскомъ обрывѣ около греческаго коммерческаго училища, я вспоминалъ о нашихъ художникахъ. Отсюда роскошный видъ: вотъ гдѣ нужно могучее дарованіе, чтобы сочетать въ одномъ цѣломъ всѣ детали этого волшебнаго сказочнаго міра съ надводнымъ и подводнымъ царствомъ. Тутъ и сѣрые обрывы берега, къ которымъ мечтательно ласкается дремлющее бирюзовое море, и темная зелень кедровъ, и развалины одряхлѣвшей стѣны, а надо всѣмъ этимъ нѣжноголубой неподвижный воздухъ съ легкими дымками морскихъ испареній, застилающими вдали характерные выступы Антигоніи.

За оградой въ густой зелени магнолій и кедровъ на берегу около училища—маленькое уютное кладбище. Здѣсь нашли вѣчный покой русскіе воины, скончавшіеся въ плѣну въ 1828—29 г.г. въ періодъ войны Россіи съ Турціей для освобожденія грековъ изъ-подъ турецкаго ига. На мраморномъ монументѣ, къ которому задумчиво склонились кедры—изваяніе Ангела, пониже—русскія слова: «Упокой Господи души усопшихъ рабъ Твоихъ»; на другой сторонѣ: «Больше сея любви никто же иматъ, да кто душу свою положитъ за други своя». Тутъ же начертаны греческія надписи. Кромѣ могилъ русскихъ воиновъ, на кладбищѣ нѣсколько греческихъ могилъ.

Въ стѣнахъ громаднаго халкинскаго коммерческаго училища имѣется замѣчательная древность—церковь Успенія Пресвятой Богородицы, построенная Палеологомъ I. Маленькая и мрачная внутри, церковь эта таитъ въ своихъ толстыхъ старыхъ стѣнахъ вѣчный холодъ. Послѣ 40 градусной жары на воздухѣ вы входите сюда точно въ погребъ; необходимо обвязать себѣ горло кашне или носовымъ платкомъ, чтобы при столь рѣзкой перемѣнѣ температуры не простудиться.

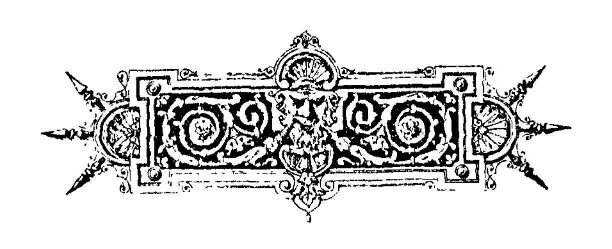
Если не пользоваться ослами, то на Халки всѣ прогулки приходится совершать пѣшкомъ. Курортные порядки еще не привились здѣсь, пощадивъ мѣстную патріархальность, и по части экипажей тутъ большой недостатокъ. Громадная разница вообще между Принкипо и Халки во всѣхъ отношеніяхъ! Въ то время какъ константинопольскіе богачи понастроили на Принкипо дома-дворцы, пышныя, затѣйливыя виллы, на Халки вы видите по большей части скромненькія средней руки дачи съ небольшими садиками и палисадниками. Вмѣсто правильныхъ аллей съ симметрично разсаженными кипарисами, вы находите тутъ простыя дороги, карабкающіяся то вверхъ въ гору, къ расположенному тамъ большому греческому монастырю Св. Троицы, то внизъ къ берегу, поросшему благоухающими кедровыми рощами и кипарисами. На Халки, кромѣ

греческаго коммерческаго училища, имѣется внизу на берегу турецкое морское училище съ мечетью и минаретомъ. Дачи находятся тоже по большей части не высоко надъ берегомъ; выше ихъ по горѣ — голыя зеленыя пространства.

Послѣ раскаленнаго зноемъ берега пріятно очутиться на водѣ... Прогулки въ каикѣ по Мраморному морю безподобны. Спокойное и теплое море точно играетъ съ вами, открывая тамъ и сямъ панорамы подводнаго міра. Мнѣ чрезвычайно нравились такія поѣздки и я ѣздилъ то съ Принкипо на Халки, то съ Халки на Антигонію. Антигонія лежитъ насупротивъ Халки и нѣсколько въ сторонѣ отъ маленькихъ островахъ Проти и Питты. Это не особенно оживленный островъ. Достопримѣчательность его — греческій монастырь, служащій пріютомъ для престарѣлыхъ священниковъ; особенно красивыхъ дачъ на немъ нѣтъ, шикарныя brasseries тоже въ отсутствіи.



АНАТОЛІЙСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ



До Синопа.

Уѣзжая изъ Константинополя въ Малую Азію, я очутился на пароходѣ въ обществѣ иностранцевъ. Среди пассажировъ преобладаютъ турки, турчанки, персіяне, армяне и армянки, послѣднія нерѣдко въ европейскихъ костюмахъ. Персіяне изъ богатыхъ ходятъ въ элегантныхъ черныхъ балахонахъ съ черными же шапочками на головѣ. Турчанки одѣты въ неуклюжіе капоты изъ легкой матеріи, лица закрыты темными вуалями или покрывалами. При южномъ знoѣ покрывало у рта увеличиваетъ духоту и женщины, вопреки строгимъ обычаямъ Востока, откидываютъ прочь эти надоѣдливыя тряпки. Турки, не только мужья, но и чужіе, очень ревниво слѣдятъ за такими вольностями и готовы придраться къ каждой турчанкѣ за малѣйшее нарушеніе. Если пассажиръ-европеецъ вздумаетъ заговорить съ турчан-

кой, то турки очень косятся и могутъ сдѣлать ей крикливое внушеніе. Положеніе турецкой женщины, наивной, жалкой и беззащитной, въ дорогѣ довольно тяжело: и здѣсь она та же раба, что и въ стѣнахъ гарема. Только, когда она не видитъ кругомъ коричневыхъ рожъ досмотрщиковъ и шпіоновъ, она охотно болтаетъ съ европейцами, куритъ и вообще становится развязнѣе.

Выходя изъ Босфора, пароходъ анатолійскаго рейса направляется на востокъ вдоль зеленаго берега, по которому тянутся то въ одинъ ярусъ, то въ два красивые холмы Малой Азіи. На вершинахъ и на склонахъ холмовъ мѣстами блестятъ на солнцѣ бѣлыя мѣловыя обнаженія; къ морю холмы спускаются рядомъ низкихъ песчаныхъ обрывовъ. Сначала еще горы не высоки и не особенно красивы, но чѣмъ дальше, тѣмъ береговой пейзажъ живописнѣе. Тутъ дикій и нетронутый горный міръ; по горамъ карабкается густая зелень вѣковыхъ лѣсовъ. Около поселковъ, надъ которыми высятся ряды минаретовъ, видны распаханныя поля. Первые встрѣчные пункты на анатолійскомъ берегу, посѣщаемые нашими пароходами, маленькіе порты: Ерекли, Амастро, Инеболи. Они издавна славятся своимъ судостроеніемъ. Амастро, бывшій когда-то эллинскою корабельною пристанью, кромѣ судостроенія, получилъ извѣстность своими токарными издѣліями. Инеболи—миляхъ въ

20-ти отъ красиваго мыса Керемпе *). Это большой городъ, чрезвычайно живописно расположившійся около устья рѣки Инеболи, у подножья зеленыхъ холмовъ, здѣсь уже высокихъ; онъ раскиданъ и состоитъ какъ бы изъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ частей. Въ своей внѣшности Инеболи не лишенъ нѣкоторыхъ признаковъ благоустройства. Тутъ высятся *большіе* двухъ-этажные и трехъ-этажные дома, высокія мечети, на вершинѣ горы расположенъ греческій монастырь. Отъ берега тянется каменный молъ, образующій небольшую гавань для стоянки мѣстныхъ каиковъ. Благодаря своей близости къ большимъ городамъ Анатоліи: Костамуни, Сафранбулу и друг., Инеболи пріобрѣлъ нѣкоторое торговое значеніе: онъ издавна сдѣлался отпускнымъ пунктомъ для продуктовъ внутренней Анатоліи. Черезъ Инеболи проходятъ грузы шерсти ангорскихъ козъ, кастамуискія бумажныя матеріи, полотна и парусина для судовъ, пенька, смола, воскъ и фрукты. Въ окрестностяхъ Инеболи (въ Куре)—мѣсторожденія и добыча мѣди.

До Инеболи пароходъ идетъ все время въ отдаленіи отъ берега, огибая глубокіе заливы. Направ-

---

*) Между этимъ мысомъ и мысомъ Сарычемъ въ Крыму—наименьшая ширина Чернаго моря, достигающая всего 142 миль. (См. Лоцію Ч. м.).

ляясь же далѣе къ востоку, онъ близко держится берега и пассажиръ непрерывно можетъ любоваться красивою цѣпью густо унизанныхъ лѣсомъ горъ, полянами на ихъ склонахъ и цѣлымъ рядомъ долинъ и лощинъ, въ которыхъ ютятся прибрежныя селенія. Въ $6^1/_2$ миляхъ отъ Инеболи — лощина Эврени, въ $11^1/_2$ миляхъ, у горной рѣчки Апаны,—селеніе Апана. Слѣва разстилается безграничная синяя пустыня моря, изборожденная зыбью. Въ воздухѣ сильный зной. Въ то время какъ ясно видна вся морская даль вплоть до горизонта, берегъ, точно турецкая одалиска, закутался въ покрывало голубого тумана, въ которомъ темнѣютъ своими контурами дальнія горы. Возвышаясь уже въ нѣсколько рядовъ, анатолійскія горы спутываются вершинами въ одну массу.

Въ 74 миляхъ отъ Инеболи начинаетъ обрисовываться красивая панорама Синопа. Онъ со своими старыми стѣнами виденъ издали, когда пароходъ далеко еще не вошелъ въ бухту. Широкій мысъ грандіозной, почти отвѣсной стѣной поднимается надъ водой. Далеко уходя въ море, мысъ соединяется съ берегомъ очень узкимъ перешейкомъ, на которомъ, въ виду отдаленныхъ высокихъ горъ, и расположенъ красавецъ-Синопъ. Съ одной стороны перешейка на другую проходитъ высокая полуразрушенная стѣна. Если смотрѣть съ рейда, то слѣва, за стѣной —ту-

рецкая часть города, справа—греческая. Турокъ здѣсь—семь тысячъ душъ, но и греческое населеніе довольно многочисленное (три тысячи). Пароходъ остановился на рейдѣ, турецкій каикчи за 2—3 піастра доставляетъ пассажировъ на берегъ.

Выходящая къ рейду береговая часть Синопа довольно представительна. Тутъ благовидные чистенькіе дома, въ числѣ ихъ домъ русскаго консульства и греческая церковь. Далѣе, въ глубь берега, картина мѣняется: узкія и кривыя улицы такъ густо застроены неуклюжими, по большей части деревянными домами, что съ балкона одного дома приходится смотрѣть въ окна противоположнаго. Иногда балконы или окна упираются прямо въ заборъ или въ глухую стѣну. Несмотря на частое соприкосновеніе съ иностранцами, Синопъ не успѣлъ еще утратить нѣкоторой дикости. Каждый появившійся европеецъ возбуждаетъ удивленіе и любопытство. Во время прогулки по улицамъ Синопа, туземцы таращатъ на него глаза; уличные же мальчишки, не удовольствовавшись поверхностнымъ осмотромъ иностранца, идутъ вслѣдъ за нимъ. На перекресткѣ пристаютъ къ нимъ другіе любопытные, далѣе еще и еще и въ концѣ концовъ иностранецъ проходитъ по городу, сопровождаемый уже цѣлою толпою, цѣлымъ тріумфальнымъ шествіемъ мальчугановъ. Къ сожалѣнію бываетъ иногда, что толпа тріумфато-

ровъ ведетъ себя очень глупо и бросаютъ камни въ европейскаго гостя. Изъ греческихъ домовъ смотрятъ на иностранца высунувшіяся изъ оконъ лица мѣстныхъ красавицъ. Жизнь анатолійскихъ городковъ имѣетъ много общаго съ жизнью Константинополя; здѣсь тѣ же гаремы, тѣ же нравы, та же восточная откровенность. Въ домахъ грязно и душно, въ особенности въ іюльскую жару—и мѣстный людъ на половину живетъ на улицѣ. Мужчины, расположившись гдѣ нибудь въ тѣни, курятъ свой наргилэ (кальянъ) или играютъ въ кости, а женщины предаются бездѣйствію, дремотѣ или праздной болтовнѣ.

Узкія и кривыя улицы выходятъ къ той самой стѣнѣ, которая видна съ рейда. Эта древняя стѣна съ выступами и бойницами сильно обветшала, мѣстами развалилась и представляетъ величественное и оригинальное зрѣлище. Параллельно ея подножію тянется длинный, глубокій ровъ; кое-гдѣ надъ рвомъ лѣпятся невзрачныя хижины, иныя изъ нихъ совсѣмъ повисли надъ пропастью. Слѣдуя по дорогѣ вдоль стѣны, вы приближаетесь къ наиболѣе возвышенному пункту перешейка. Тутъ расположено обширное кладбище съ памятниками тѣхъ же формъ и того же рисунка какъ въ Константинополѣ. Разница только въ томъ, что кладбище здѣсь пріютилось въ одномъ мѣстѣ, нѣсколько въ сторонѣ отъ жилыхъ строеній, тогда какъ въ

Константинополѣ одинокія группы надгробныхъ памятниковъ стоятъ бокъ-о-бокъ съ обывательскими домами въ садикахъ и палисадникахъ. По сѣрому граниту монументовъ и плитъ, кое-гдѣ обсыпавшемуся и поросшему мохомъ и травой, бѣгаютъ, грѣясь на солнцѣ, сѣрыя и зеленыя ящерицы.

Синопскіе переулки состоятъ подчасъ изъ однихъ заборовъ, насыпанныхъ изъ камней, которые густо обвилъ плющъ, колючки и разныя паразитныя растенія. Иногда такіе переулки совершенно неожиданно приводятъ на задній дворъ къ какому нибудь турку. Турки порядкомъ загрязнили Синопъ; дворы неопрятны, повсюду тѣ же чахлыя облѣзлыя собаки, что и въ Константинополѣ. Единственно, что пріятно бросается въ глаза—это присутствіе коровъ и куръ, нерѣдко русскихъ. Пѣтухи и куры это какіе-то всесвѣтные путешественники. Я слышалъ ихъ недовольное кудахтанье среди пѣнившагося Чернаго моря, на пароходѣ, шедшемъ въ Египетъ, видѣлъ ихъ въ Константинополѣ и теперь увидалъ ихъ въ далекой Анатоліи.

Синопъ кое-гдѣ вновь обстроился. Дома здѣсь строятся на живую нитку. Строители ставятъ въ землю четыре тонкихъ жердочки и на этихъ-то жердочкахъ громоздятъ домъ этажа въ три. Стѣны кладутся въ одну доску, затѣмъ отштукатуриваются снаружи и дѣло готово. На видъ передъ вами какъ

будто солидный каменный домъ, а между тѣмъ достаточно хорошей бури, чтобы этотъ домъ полетѣлъ вверхъ тармашками.

Синопъ, эта родина Діогена, не лишенъ развитія въ промышленномъ отношеніи. Главное преимущество его — превосходный рейдъ. Еще лѣтъ сорокъ назадъ здѣсь процвѣтало турецкое судостроеніе; въ синопскомъ адмиралтействѣ сооружались какъ коммерческія суда, такъ и казенныя. Торговля Синопа была въ силѣ до тѣхъ поръ, пока Инеболи и, главное, Требизондъ не выступили его соперниками и не переманили къ себѣ привозъ иностранныхъ товаровъ. Изъ Синопа издавна вывозится много строевого лѣса, въ особенности дубоваго; онъ идетъ отсюда въ Константинополь для тамошняго адмиралтейства.

Съ возвышенныхъ точекъ Синопскаго полуострова открываются роскошные виды. Съ одной стороны— неоглядный морской просторъ, съ другой — видъ на рейдъ и на зеленыя горы, окаймляющія бухту. Въ глубинѣ бухты — турецкое укрѣпленіе и казармы. Около Синопа — поля, засѣянныя пшеницей, богатѣйшіе лѣса и дубовыя рощи; да и самый городъ не бѣденъ зеленью: тутъ пышная листва платановъ, масличныхъ деревъ, множество огородовъ. Синопъ отлично обезпеченъ водою: здѣсь масса ключей.

Неподалеку отъ города, на головокружительной

высотѣ, прилѣпилось къ обрыву полуострова бѣлое зданіе маяка. Слѣдуетъ отдать справедливость туркамъ: Анатолійское побережье у нихъ хорошо обставлено маяками. Мореходы, не смущаясь безпросвѣтною темнотою южныхъ ночей, могутъ плавать почти *по прямымъ линіямъ «отъ огня къ огню»*. Синопскій маякъ особенно полезенъ, такъ какъ передъ входомъ на мѣстный рейдъ выступаетъ изъ моря дикій скалистый островокъ. Съ этой скалой, говорятъ, связаны нѣкоторые эпизоды знаменитаго Синопскаго боя 1853 года.





До Самсуна.

Вечерѣло... Высоты Анатоліи тонули въ послѣднихъ лучахъ заката. На море, игравшее легкой зыбью, начиналъ спускаться сумракъ. За стѣной одряхлѣвшей синопской крѣпости, около казармъ, турецкіе солдаты только что проиграли зорю и звуки ихъ трубъ замерли въ отдаленіи. Пройдетъ часъ-другой и городъ погрузится въ сонъ: азіяты засыпаютъ рано.

Пароходы «Русскаго Общества» отходятъ изъ Синопа вечеромъ. Темнѣетъ быстро и пока пароходъ успѣетъ сняться съ якоря и обогнуть мысъ—сумерки сгущаются. Надъ неоглядной морской пустыней зажигается серебряный серпъ луны. Еще недавно вы видѣли его въ синевѣ неба бѣловато-блѣднымъ, а теперь онъ ярко горитъ, играя на водѣ около парохода блестящими пятнами свѣта. Послѣ душ-

наго знойнаго дня серебряная лунная ночь кажется вдвойнѣ прекрасною. Кругомъ надъ глянцевитой поверхностью моря висятъ густыя дымки испареній; издали кажется, что это туманъ, но пароходъ смѣло пронизываетъ ихъ — и вблизи они невидимы. Позади на горизонтѣ собрались тучи и время отъ времени широкая полоса неба озаряется фосфорическимъ блескомъ зарницы. Въ воздухѣ все еще душно и приходится съ жадностью ловить каждую набѣгающую струйку прохлады. На палубѣ зазвонили въ колоколъ—это сигналъ. Впереди въ голубомъ туманѣ заблистали огни встрѣчнаго парохода. Спустя нѣсколько минутъ, нашъ пароходъ очутился на траверзѣ со встрѣчнымъ*) и надъ морскимъ просторомъ съ трескомъ взвилась и вспыхнула ракета. За ней разсыпались искрами другая, третья и зашипѣлъ бенгальскій огонь. Это встрѣтился пароходъ «Ростовъ» и моряки обмѣнялись привѣтствіями. Черный силуетъ «Ростова» скоро потонулъ вдали. Серебряная ночь играетъ всѣми цвѣтами радуги и нелюдимая морская пустыня превращается въ эфектное зрѣлище.

На утро пароходъ приходитъ въ Самсунъ.

Самсунъ — важный торговый городъ Анатоліи и главнѣйшій центръ анатолійскаго табаководства. Въ

*) На траверзѣ—значитъ поровнялись, на одной линіи.

окрестностяхъ его обширныя табачныя плантаціи. Извѣстный во всемъ мірѣ турецкій табакъ едва ли не главнымъ образомъ идетъ изъ Самсуна; въ Одессу ежегодно привозится турецкаго табаку въ листахъ и въ сигарахъ 60 — 80 тысячъ пудовъ. Львиная доля въ этомъ привозѣ принадлежитъ Самсуну. Передъ Самсуномъ—турецкое укрѣпленіе, батареи, бѣлый маякъ, а далѣе по склону холма расположился и самый городъ—довольно большой. Тутъ двухъэтажные дома, большая мечеть съ двумя минаретами, а близъ нея сіяетъ крестъ на благолѣпной греческой церкви. Самсунъ получилъ торговое значеніе благодаря своему положенію у караванной дороги, ведущей во внутреню Анатолію; это давало ему возможность соперничать съ Требизондомъ въ сферѣ торговли съ Персіею. Въ Самсунъ идетъ изъ внутреннихъ провинцій кукуруза, токатская мѣдь и проч. Къ сожалѣнію, много вредитъ городу его отвратительный рейдъ, заключающійся между мысами Каліонъ-Бурну и Дервендъ-Бурну.

Въ «Лоціи Чернаго моря» упоминается, между прочимъ, о существованіи въ Самсунѣ въ прежнее время очень оригинальной промышленности. Здѣсь торговали піявками, причемъ компанія негоціантовъ, организовавшая ловы піявокъ вдоль анатолійскаго побережья, пользовалась монопольными правами по торговлѣ этимъ товаромъ во всей Турціи. За городомъ

находились заведенія для храненія піявокъ. Теперь піявки оставлены въ покоѣ и самсунцы интересуются болѣе всего табакомъ; у нихъ большая табачная фабрика.

Окрестности Самсуна нездоровы: въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ онѣ служатъ гнѣздомъ злокачественныхъ азіатскихъ лихорадокъ.

Не вдалекѣ отъ горъ, у подножія которыхъ расположился Самсунъ, имѣется въ Черномъ морѣ замѣчательное мѣсто. Тутъ, какъ и въ нѣкоторыхъ другихъ пунктахъ этого моря (напримѣръ, около Поти), бросается въ глаза рѣзкая перемѣна въ цвѣтѣ морской воды. Синія воды неожиданно смѣняются ярко-зеленою мутью, причемъ ясно видна правильная линія, разграничивающая одно пространство отъ другого. Ярко-зеленыя воды тянутся на довольно большомъ разстояніи, преподнося вамъ крайне своеобразное зрѣлище. Тутъ, оказывается, вливаются въ Черное море двѣ анатолійскія рѣки: Чаршембе и Чива.





Униe, Орду, Керасунда и проч.

Рейсы по анатолiйской линiи, учрежденные Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли въ 1862 г., въ теченiи почти 20 лѣтъ находились въ цвѣтущемъ состоянiи и въ перiодъ существованiя персидскаго транзита доставляли въ Поти и Батумъ массу грузовъ для Персiи, слѣдовавшихъ изъ Марселя и изъ другихъ портовъ западной Европы. Иностранные пароходы дальняго плаванiя перегружали на наши суда всю кладь, направлявшуюся въ персидскiе предѣлы. Съ закрытiемъ персидскаго транзита въ 1882 году условiя измѣнились, наплывъ европейскихъ грузовъ на русскiе пароходы прекратился; вмѣсто Поти и Батума, всѣ товары пошли на Требизондъ, а оттуда по караваннымъ дорогамъ внутрь Персiи. Прежнiя преимущества русскаго плаванья были утрачены и пришлось считаться съ силь-

ной конкуренціей иностранныхъ судоходцевъ. На анатолійской линіи теперь мы имѣемъ нѣсколькихъ конкурентовъ, пользующихся притомъ поддержкой своихъ правительствъ едва ли не большей, чѣмъ наше русское пароходство. Назовемъ болѣе крупныхъ: *французское общество Н. Паке и К°*, согласовавшее свою марсельскую линію съ посѣщеніемъ Требизонда и Самсуна, Messageries Maritimes, Австрійскій Ллойдъ, турецкое пароходство Максусе и *греческая Панеллинійская компанія*. Справедливость, однако, заставляетъ сказать, что хотя нынѣшнія условія анатолійскаго плаванія и очень тяжелы для насъ, но Русское Общество Пароходства и Торговли и при такой громадной конкуренціи, все-таки бодро поддерживаетъ честь русскаго торговаго флага въ турецкихъ водахъ; установивъ правильное сообщеніе между Константинополемъ — крупнымъ центромъ обмѣна произведеній Востока и Запада—и Батумомъ, оно въ то же время съ успѣхомъ удовлетворяетъ мѣстнымъ нуждамъ Анатолійскихъ портовъ. Рейсы Русскаго Общества въ извѣстные періоды года служатъ артеріей значительнаго движенія рабочихъ, ѣдущихъ на заработки, и съ пользою отвѣчаютъ дѣлу транспортировки разнообразныхъ продуктовъ изъ щедро одаренной природою Анатоліи. Изъ портовъ послѣдней, кромѣ табаку, о которомъ уже упоминалось, идутъ

къ намъ въ Россію свѣжіе и сухіе фрукты, ковры, козьи шкуры и проч. и проч. Береговая полоса Анатоліи къ русскимъ морякамъ особенно привыкла и мѣстное населеніе чрезвычайно охотно пользуется нашими пароходами. Вдобавокъ и Русское Общество, обогащая Крымско-Кавказскую линію вновь построенными судами, обновляетъ судовой составъ Анатолійской линіи. Теперь по этой линіи плаваетъ, между прочимъ, отличный пароходъ «Александръ II».

Анатолійская линія составляетъ протяженіе въ 665 миль. Захватывая на этомъ пути преимущественно мелкіе пункты Малой Азіи, она не пользуется большой популярностью среди нашихъ туристовъ и путешественниковъ. Но французы любознательнѣе; мнѣ не разъ приходилось ѣхать этимъ путемъ въ обществѣ французовъ вояжеровъ, которые красоты Анатоліи предпочитали даже излюбленнымъ нами красотамъ Крыма и Кавказа.

По мѣрѣ приближенія къ Требизонду путь чаще и чаще оживляется встрѣчными поселками на склонахъ горъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ и береговой пейзажъ становится лучше и живописнѣе. Горы все выше; около Самсуна выдается пикъ Агіосъ-Георгіосъ, а далѣе къ востоку Башъ-Киздранъ, высшая изъ окрестныхъ горъ, имѣющая, какъ и многія другія вершины, коническую форму. За Самсуномъ расположены анатолійскіе порты: Уніе, Орду, Керасунды, Триполи и

Платана. Упіе—промышленный уголокъ; здѣсь издавна получили развитіе судостроеніе, канатное производство; отсюда же въ прежнее время вывозились массы камня для построекъ въ Требизондѣ и Константинополѣ, а также дрова, смола и пенька. На ряду съ турками, во всѣхъ этихъ поселкахъ многочисленно греческое населеніе. Поэтому, кромѣ мечетей, можно видѣть на берегу христіанскіе храмы и иногда монастыри. Греки по большей части застраиваютъ своими хижинами горные склоны и косогоры, а турки живутъ преимущественно на прилегающей къ морю ровной мѣстности. Въ Орду и Керасундѣ эта особенность разселенія сказывается чрезвычайно ясно. Промышленность Орду исчерпывается разведеніемъ кукурузы и отпускомъ орѣховъ. Керасунда, значительный городъ береговой полосы, славится орѣхами еще болѣе; Керасундскіе орѣхи расходятся чуть не по всему свѣту. Извѣстны также керасундскіе вишни и фрукты.

Керасунда—очаровательный уголокъ Анатоліи; здѣсь отличный живительный воздухъ и могучая южная флора. Онъ представляетъ великолѣпныя условія для дачной жизни и могъ бы быть обращенъ въ климато-лечебную станцію для чахоточныхъ и слабогрудыхъ. Теплою лѣтнею ночью чудная природа этого уголка выступаетъ во всемъ величіи и просится на полотно художника. Надъ зеленымъ холмомъ, у

котораго расположенъ городъ, въ синихъ дымкахъ тумана поднимаются грандіозныя горы. Серебряная ночь, свѣтъ луны, мягкій и прозрачный морской воздухъ, лѣнивый плескъ прибоя, огоньки городскихъ домовъ, робко выглядывающіе изъ густой зелени садовъ, огни маяка на горѣ—вотъ картина, которую можно видѣть здѣсь.

Въ Керасундѣ, въ расположенномъ восточнѣе его Триполи и въ нѣкоторыхъ другихъ пунктахъ, имѣются остатки древности: старинныхъ укрѣпленій и башень. Анатолійскій берегъ идетъ тутъ изломанной линіей и образуетъ рядъ мысовъ и заливовъ. Около Уніе—заливъ Фаце, въ 17 миляхъ отъ Уніе—мысъ «Язонъ» *) въ 1 милѣ отъ Керасунды, у горы Пугачакъ еще заливъ съ островкомъ **).

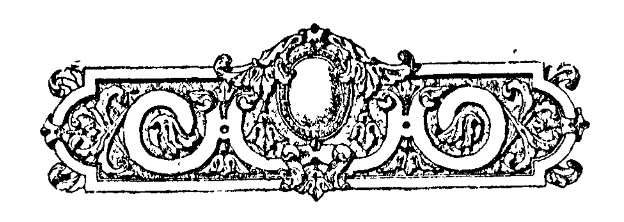
Около города Орду высоты Анатоліи напоминаютъ мѣстность близъ нашего Новороссійска. Длинная цѣпь живописныхъ горъ своими вершинами купается въ облакахъ, которыя стелятся также по склонамъ,

*) Къ мысу Язону, по преданію, приставали аргонавты. Въ Фаце въ былое время была верфь, на которой строились даже фрегаты. Въ $5^1/_2$ миляхъ отъ Язона къ востоку м. Вону съ деревушкою Каза-Агзы, представляющей хорошее убѣжище для судовъ. Въ растоянія пятнадцати часовъ дороги отъ Каза-Агзы, находятся серебряные рудники (См. Лоцію Чернаго моря).

**) На этомъ островкѣ—старинныя укрѣпленія.

и густыми массами висятъ надъ каждымъ утесомъ, надъ каждой лощинкой. Повсюду вѣковые лѣса. Здѣшнія горы достигаютъ высоты $6^1/_2$ тысячъ футовъ (гора Чалъ-Дагъ) и болѣе 7 тысячъ фут. (гора Сысъ-Дагъ). Къ востоку отъ Орду горы принимаютъ порою видъ дикихъ утесовъ очень характерныхъ контуровъ. Суровыя и мрачныя, онѣ таятъ въ своихъ ложбинахъ тѣнь и прохладу; на отдаленныхъ вершинахъ показываются полосы вѣчнаго снѣга и чѣмъ дальше, тѣмъ ихъ больше и больше. За Триполи находится высокій мысъ Іеросъ-Бурунъ, видимый издалека. На востокъ отъ него горныя громады придвигаются ближе къ морю; онѣ идутъ въ два яруса и на вершинахъ ихъ тянется почти уже безпрерывная полоса снѣга. Въ такой обстановкѣ расположены Платана и ея близкій сосѣдъ—Трсбизондъ.





Требизондъ.

Требизондъ — столица береговой полосы Анатоліи и важнѣйшій торговый пунктъ. Онъ издавна служитъ исходной точкой оживленнаго движенія каравановъ въ Эрзерумъ и обратно. Производя значительный отпускъ льняныхъ полотенъ, льна, пеньки, воска, кожъ и мѣди и получая изъ Европы мануфактуру, Требизондъ постоянно привлекаетъ на свой рейдъ французскіе пароходы, русскіе, австрійскіе и турецкіе и находится въ частомъ сообщеніи не только съ портами своей Анатоліи и съ Константинополемъ, но и съ портами Средиземнаго моря. Въ послѣднее время отъ Требизонда строится шоссе внутрь страны, на значительномъ протяженіи уже готовое.

Требизондъ, извѣстный намъ сѣверянамъ едва-ли не болѣе всего по офенбаховской «Требизондской

одалискѣ», кромѣ торговли, замѣчателенъ также своею стариною. Основанный за 747 лѣтъ до Р. Х. и богатый историческимъ прошлымъ, онъ до сихъ поръ хранитъ нѣкоторые слѣды своей многовѣковой древности въ видѣ развалинъ *). Съ Запада и съ Востока къ старому Требизонду, когда-то обнесенному стѣнами, цитаделью и оврагами, присосѣдились зданія новаго турецкаго Требизонда. Городъ разросся и теперь онъ является какъ бы Константинополемъ въ миніатюрѣ. На всемъ здѣсь лежитъ отпечатокъ торговли. Улицы изобилуютъ магазинами, складами, конторами, агентствами пароходныхъ обществъ, на нихъ вѣчное неугомонное движеніе пѣшеходовъ всевозможнѣйшихъ національностей, ословъ нагруженныхъ кладью или смуглолицыми всадниками, верблюдовъ, уличныхъ бродягъ и изрѣдка парныхъ экипажей. Здѣсь Европа, въ числѣ своихъ не многочисленныхъ представителей, соприкасается лицомъ къ лицу съ безчисленными и всевозможнѣйшими представителями Востока; въ городѣ—турки,

---

*) Важной достопримѣчательностью Требизонда является Софійская мечеть, передѣланная турками изъ греческаго храма; она расположена западнѣе города. На мысѣ Чалмекчи-Бурну зданія стараго дворца и карантина. У берега — остатки галернаго порта, построеннаго при императорѣ Адріанѣ. Черезъ рѣку Пиксить перекинутъ мостъ на аркахъ.

греки, армяне, персіане, евреи, французы и горсточка русскихъ.

Требизондскій базаръ—яркая картинка Востока. Это безконечный лабиринтъ лавокъ и лавченокъ, раздѣленныхъ узкими и кривыми переулками. Въ Константинополѣ надъ Чирчи-базаромъ низкіе своды, въ Требизондѣ надъ нимъ открытое небо. Небольшія тѣсныя лавченки снизу до верху завалены не столько мѣстнымъ, сколько, пожалуй, привознымъ европейскимъ товаромъ, тутъ шерстяныя ткани, носки, чулки, обувь и прочее; рядомъ на вертелѣ жарится шашлыкъ; тутъ-же снуютъ мѣстныя одалиски съ занавѣшенными густымъ тюлемъ лицами, кричатъ ослы, копошатся бездомныя собаки—словомъ восточная жизнь въ полномъ разгарѣ. Для полноты картины по узкимъ переулкамъ струятся потоки грязи. Въ кофейняхъ—смѣсь разныхъ національностей; въ нихъ, точно въ Одессѣ, любятъ засѣдать здѣшніе дѣльцы, маклера, лапетутники, зайцы и всякіе аферисты. Въ этихъ кофейняхъ и въ лавченкахъ съ мороженнымъ охотно принимаются въ уплату наши двугривенные и гривенники.

Въ Требизондѣ нѣтъ той замкнутости, какою щеголяютъ другіе уголки малой Азіи. Здѣсь народъ общительнѣе, притомъ-же обитатели Требизонда настоящіе лингвисты сравнительно со стамбульцами. Многіе говорятъ по французски и даже могутъ под-

держать не длинный русскій разговоръ. Въ числѣ мѣстныхъ гостиницъ есть одна, «Франція» или «Италія», съ русско-французскимъ разговоромъ. Разговоръ именно русско-французскій, такъ-какъ если говорить на одномъ изъ этихъ языковъ, то слушатель вашъ безсмысленно хлопаетъ глазами, а если подбирать знакомыя ему, то русскія, то французскія слова, такъ бесѣда выходитъ удачной. Можно найти, впрочемъ, въ Требизондѣ проводника, свободно говорящаго по русски. Бакшишъ обожаютъ здѣсь больше чѣмъ въ Константинополѣ; проводникъ спрашиваетъ съ путешественника 1 руб.—1 руб. 50 к. за часъ—за полтора часа прогулки, да фаэтонъ еще обойдется около двухъ рублей. Каикчи за перевозку черезъ рейдъ надо заплатить 5 піастровъ. Иногда погоня за бакшишомъ доходитъ до вымогательства. Вы идете, напримѣръ, по улицѣ и замѣчаете, что слѣдомъ за вами изъ переулка въ переулокъ шествуетъ какой-то субъектъ съ кофейной рожей. Кто это такой? думается вамъ. А это и есть вымогатель. Онъ непремѣнно потребуетъ съ васъ бакшишъ, потому что сопровождалъ васъ. «Но кто же тебя просилъ»? скажете вы ему. Онъ знаками объяснитъ, что потому пошелъ за вами, что вы имѣли несчастье спросить его: какъ пройти къ центру города или къ базару.

Въ центрѣ города немножко меньше нечистоты,

грязи и вони, нежели на окраинахъ, тутъ имѣется хорошенькій скверъ съ высокими кипарисами. Улицы въ Требизондѣ идутъ то въ гору, то подъ гору; въ нихъ немудренно заблудиться, тѣмъ болѣе, что всѣ онѣ довольно однообразны.

Требизондъ славится своими золотыми и серебряными издѣліями. Мѣсторожденія серебра и золота— недалеко отсюда, въ урочищѣ Гомушъ-Хане; въ окрестностяхъ города имѣются также и мѣдныя руды.

Требизондскіе мастера выдѣлываютъ запонки, цѣпочки, броши, браслеты, занимаются позолотой, серебреніемъ и проч. Если они и не всегда съумѣютъ потрафить взыскательному вкусу европейца, за то берутъ дешево, скромно цѣня свою работу. Къ сожалѣнію, мѣстные мастера очень лѣнивы, рѣдко имѣютъ на рукахъ готовый товаръ, а при заказахъ оказываются неисправными.

Требизондскій рейдъ—одинъ изъ красивѣйшихъ. Съ рейда открывается вся панорама города, взбѣгающаго выше и выше на вершину скалистаго мыса; по отлогостямъ холма пестрые ряды зданій, у морскаго берега таможня, крѣпостныя стѣны, маякъ; подальше-казармы, куполъ греческой церкви, минареты мечетей, трехъ-этажные дома и т. д. Все это перемѣшивается съ густой зеленью кипарисовъ. Правѣе, на фонѣ дальнихъ горъ, одѣтыхъ голубоватымъ тюлемъ, видна Платана, съ ея бѣ-

лыми домиками среди массы растительности. По рейду, взволнованному легкой зыбью, безпрерывно двигаются каики съ бѣлыми навѣсами отъ солнца, обрамленными кругомъ красной оборкой. Слышны звуки пѣсни. Турецкій каикчи такъ же любитъ пѣсню, какъ нашъ волжскій бурлакъ. Онъ то мурлычитъ ее про себя, то распѣваетъ вслухъ. Протяжное заунывное и гнусавое пѣніе переходитъ порой въ веселое насвистыванье. Здѣсь, какъ и въ Батумѣ, каикчи гребутъ не сидя, а стоя въ лодкѣ.

Требизондъ—наиболѣе просвѣщенный городъ Малой Азіи. Русскимъ здѣсь симпатизируютъ. Слѣдуетъ замѣтить, впрочемъ, что, несмотря на отдаленность и обособленность Малой Азіи, русское имя вообще въ ней сравнительно популярно. Эту популярность отчасти, пожалуй, можно объяснить существованіемъ въ Анатоліи русскихъ казачьихъ селеній, въ родѣ извѣстнаго Майноса, съ его выселкомъ на Евфратѣ и становищъ некрасовцевъ-рыбарей въ устьяхъ Кизиль и Іешиль-Ирмаковъ и Саккаріи. Кромѣ того, лѣтъ двадцать тому назадъ, говорятъ, были русскіе рабочіе на серебряныхъ рудникахъ Кебанъ-Маадена. Предполагали существованіе въ Анатоліи и другихъ слѣдовъ пребыванія русскихъ, но это не подтверждается. Путешественникъ А. В. Елисѣевъ, прошедшій въ 1886 году поперекъ всей Малой Азіи (изъ Александретты на Токатъ, Амасію и Самсунъ),

говоритъ, что, кромѣ перечисленныхъ, другихъ русскихъ сельдбищъ нѣтъ въ Малой Азіи, по крайней мѣрѣ въ раіонѣ пройденнаго имъ пути. Если жители Узунъ-Яильскаго плато, долины Гусей и Бэсне до сихъ поръ помнятъ извѣстнаго москова—путешественника П. А. Чихачева († 1890 г.), то навѣрно они знали бы о русскихъ, обрѣтающихся въ этихъ мѣстахъ.

Русскихъ встрѣчаютъ въ Анатоліи радушно и это тѣмъ пріятнѣе, что страна представляетъ большой интересъ для нашихъ путешественниковъ.

Здѣсь имѣются цѣнные остатки христіанской старины. Въ числѣ ихъ замѣчателенъ Сумелійскій монастырь, находящійся близъ Требизонда. Сумелійскій монастырь, по преданію, основанъ въ 380 году по Р. Х. въ царствованіе византійскаго императора Θеодосія Великаго. Онъ расположенъ на горѣ Сумела. Во времена иконоборства, въ VIII вѣкѣ, монастырь былъ надежнымъ оплотомъ православія. Позже, при турецкомъ владычествѣ, онъ являлся свѣточемъ христіанства и защитникомъ христіанъ. Монастырь построенъ во имя Успенія Пресвятой Богородицы. Онъ владѣетъ однимъ изъ трехъ образовъ Пресв. Богородицы Одигитріи, написанныхъ св. апостоломъ и евангелистомъ Лукою. Кромѣ того, въ монастырѣ хранятся другія христіанскія святыни—частицы честнаго животворящаго Креста Господня, подарен-

ныя монастырю при грамотѣ императора Алексѣя Комнена, часть мощей свв. Варнавы и Сафронія, устроителей обители, и частицы мощей другихъ угодниковъ. Въ настоящее время Сумелійскій монастырь въ упадкѣ: монастырскія зданія ветхи и нуждаются въ ремонтѣ.

На востокъ отъ Требизонда анатолійскій пейзажъ представляетъ сочетаніе всѣхъ красокъ, всѣхъ колоритовъ. Въ то время, какъ снѣговыя площади и поля блестятъ своею яркою бѣлизною, уходя въ облака, дикіе утесы, расположенные ниже ихъ, купаются въ густомъ синеватомъ сумракѣ. На остроконечныхъ вершинахъ еще горятъ лучи заката, а на утесы уже легла ночь.

За Требизондомъ русскіе пароходы посѣщаютъ два порта Анатоліи: Сурмenэ и Ризэ. Сурменэ расположенъ при устьи рѣки Кара-Дере, а Ризэ около горъ: Колонъ-Оросъ и Агіосъ-Іоаннисъ*). Эти мѣстности — живописнѣйшія на всемъ богатомъ красотами анатолійскомъ побережьѣ и чѣмъ ближе къ Батуму, тѣмъ картины величественнѣе. Въ этомъ раіонѣ замѣчаются особенности, общія съ нашимъ Кавказомъ; жители ходятъ съ оружіемъ, составляющимъ непремѣнную принадлежность ихъ костюма.

*) Высота первой изъ нихъ, по словамъ «Лоціи», 2,600 футовъ, второй — 1,600 футовъ.



ПО РУССКОМУ ЮГУ.



Николаевъ.

Въ близкомъ сосѣдствѣ съ Одессой, въ разстояніи 74 миль отъ нея, пріютился особнякомъ Николаевъ. Этотъ молодой городъ, только-что вступающій во второе столѣтіе своего существованія, интересенъ главнымъ образомъ какъ колыбель нашего молодаго же черноморскаго флота. Созданный какъ Херсонъ и Севастополь, «великолѣпнымъ княземъ Тавриды»» Г. А. Потемкинымъ, онъ сто лѣтъ назадъ не имѣлъ и тысячи душъ населенія, а теперь имѣетъ до 70 тыс. жителей. Расположенный въ глубинѣ длиннаго лимана, Николаевъ въ періодъ осады Очакова былъ верфью для постройки боевыхъ судовъ. Изъ этой верфи затѣмъ возникло адмиралтейство, гдѣ въ 1790 году былъ заложенъ первый 44-пушечный корабль «Св. Николай». Существованіе адмиралтейства съ его казенными работами привле-

кало сюда не мало народа, искавшаго заработковъ. Городъ росъ, усиливался наплывъ иностранцевъ и евреевъ, начавшихъ участвовать въ мѣстной торговлѣ. Въ 1823 году сдѣланъ былъ, по тогдашнимъ временамъ, довольно крупный шагъ въ области городскаго благоустройства: въ помощь лунному освѣщенію было поставлено на улицахъ 48 фонарей. При адмиралѣ Грейгѣ, бывшемъ продолжительное время николаевскимъ губернаторомъ, городъ уже рѣзко измѣнился къ лучшему; этому заботливому администратору Николаевъ очень многимъ обязанъ. При немъ, между прочимъ, устроенъ великолѣпный бульваръ на берегу Буга.

Николаевъ теперь довольно уютный, спокойный городокъ. На ряду съ новыми красивыми зданіями можно замѣтить въ немъ не мало слѣдовъ прежняго. Даже на главной Соборной улицѣ красуется ветхій допотопный домикъ особаго типа съ гнилою, обросшею мохомъ деревянною крышею. Еще лѣтъ сорокъ назадъ, почти весь Николаевъ состоялъ изъ такихъ домишекъ, а на участкахъ земли, нынѣ застроенныхъ, охотились на зайцевъ. Въ Николаевѣ преобладаютъ небольшіе одно-этажные дома, «особнячки», какъ бы приноровленные къ тихой и замкнутой жизни. Извѣдавъ на своемъ вѣку много бурь и штормовъ, моряки подъ старость находятъ здѣсь свою тихую пристань. Въ Николаевѣ, какъ и въ Одессѣ, улицы

обсажены деревьями вдоль тротуаровъ; движенія на улицахъ мало, изрѣдка пройдетъ пѣшеходъ и еще рѣже проѣдетъ коляска. Любимое мѣсто прогулокъ николаевцевъ—Грейговскій бульваръ, оживленный по вечерамъ и привлекающій все мѣстное общество.

Бульваръ тянется на большомъ протяженіи по возвышенному берегу Буга и примыкаетъ съ одной стороны къ Дворцу, съ другой къ собору. Съ аллей его открываются виды на зарѣчныя дали и на Бугскій лиманъ. Черезъ Бугъ перекинутъ деревянный мостъ; на томъ берегу—Польская Слободка, канатный заводъ, ракетная фабрика и проч. При сильномъ вѣтрѣ съ песчаныхъ возвышенностей того берега поднимаются цѣлыя тучи песковъ, застилающія небо точно дымомъ. Вверхъ по Бугу видны зданія казеннаго адмиралтейства, эллинги и стоящіе иногда около нихъ большія военныя суда. Песчаный берегъ въ одномъ мѣстѣ образуетъ «Стрѣлку», густо поросшую камышомъ. Слѣва за Стрѣлкой широко разлившійся Бугскій лиманъ. Около Стрѣлки — портъ г. Баптизманскаго, крупнаго судовладѣльца, организовавшаго морскія перевозки антрацита изъ Ростова.

Николаевскій соборъ, находящійся около спуска къ мосту, сооруженъ во имя Св. Григорія Великомученика. Это одноэтажное каменное зданіе среди

ограды. Онъ былъ заложенъ въ 1789 году и явился первою церковью въ городѣ. Въ 1797 г., на средства мѣстнаго купечества возникъ другой православный храмъ (купеческій соборъ). Около собора св. Григорія нѣсколько памятниковъ. На могилѣ одного изъ сподвижниковъ Потемкина, Фалѣева, высится пирамида, имѣющая слѣдующую надпись:

«Оберъ-Штеръ Кригсъ-Коммисаръ Флота Бригадиръ и Кавалеръ Михаилъ Леонтьевичъ Фалѣевъ, мужъ чести и добра, ревностный помощникъ князя Потемкина-Таврическаго въ дѣлѣ образованія черноморскаго флота, скончался 18 ноября 1792 г. въ 6 часу пополудни послѣ 10-ти-дневной болѣзни».

Рядомъ съ этой пирамидой—могилы двухъ настоятелей собора: Д. Ф. Овсянкина и Михаловскаго. На площади, насупротивъ собора красуется памятникъ Грейгу имѣющій чрезвычайно оригинальный и красивый видъ: на скалѣ, окруженной пушками, ядрами, якорями и морскими цѣпями, возвышается фигура адмирала. Ниже слова: «Адмиралу Алексѣю Самойловичу Грейгу» и надпись, напоминающая важные моменты его дѣятельности:

«1828 г.—Анапа, Варна; 1813—Данцигъ; 1799—Гельдернъ; 1807—Лемносъ, Тенедосъ, Монте-Санто, Дарданеллы, Афонъ; 1829—Месемерія, Ахіоли, Гнада, Мидія».

Около памятника высятся тріумфальныя ворота съ вензелями Государя Императора и съ надписями:

«Добро пожаловать» и «1886 г. мая 9-го». За тріумфальными воротами тянется длинная Соборная улица.

Николаевъ очень разбросанъ, одноэтажные домики часто отдѣлены другъ отъ друга большими дворами и палисадниками. Есть улицы, чуть не исключительно состоящія изъ заборовъ. Патріархальность глухого провинціальнаго городка сказывается здѣсь очень чувствительно. Но наружность, впрочемъ, обманчива. Какъ ни патріархаленъ и ни тихъ Николаевъ, а онъ бойко работаетъ по хлѣбному дѣлу. Отпускъ Николаева доходитъ до 35 мил. пудовъ хлѣба, преимущественно пшеницы (17—18 мил. пудовъ) и ржи (11—12 мил. пуд.). По отпуску пшеницы это третій, послѣ Одессы и Ростова, портъ на Югѣ. Крупное промышленное значеніе Николаевъ получилъ сравнительно недавно—съ семидесятыхъ годовъ, когда онъ сталъ посѣщаться иностранными судами и, главное, съ 1880 г., когда подошла къ нему Харьково-Николаевская желѣзная дорога. Вдоль полотна дороги выросъ особый громадный городъ амбаровъ, паровыхъ и вѣтряныхъ мельницъ*).

Хлѣбъ подвозится въ Николаевъ по желѣзной до-

*) Въ самое послѣднее время въ Николаевскомъ коммерческомъ портѣ выстроенъ элеваторъ.

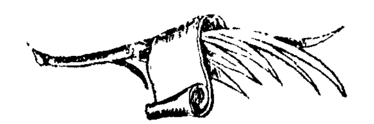
рогѣ изъ Кіевскаго раіона, изъ Полтавской губерніи и, кромѣ того, много херсонской пшеницы (изъ уѣздовъ Ананьевскаго, Елисаветградскаго) везется сюда, помимо желѣзной дороги, гужемъ—чумаками. Николаевское хлѣбное дѣло сосредоточено, главнымъ образомъ, въ рукахъ евреевъ и грековъ; наиболѣе крупными экспортерами являются фирмы Эфруси, Дрейфуса, Маврокордато, Родоканаки и друг. Съ подходящаго поѣзда можно видѣть длинную вереницу каменныхъ амбаровъ этихъ фирмъ.

Довольно привлекательны окрестности Николаева: Спасскъ и Лѣски. Это дачныя резиденціи николаевцевъ и мѣста лѣтнихъ прогулокъ. Спасскъ тянется по берегу Буга; тутъ за агентствомъ «Русскаго Общества» прекрасная роща, далѣе цѣлый рядъ дачъ. Въ Спасскѣ стоялъ нѣкогда домъ князя Потемкина; въ 1842 году на мѣстѣ этого дома, пришедшаго въ ветхость, поставлена была бесѣдка въ мавританскомъ стилѣ. Спасскъ—прежде «Фаброва дача»—наименована такъ въ 1789 году, когда и самый Николаевъ получилъ свое нынѣшнее имя. Лѣски расположены немного далѣе Спасска, верстахъ въ четырехъ отъ города; они получили свое названіе отъ имѣющихся тутъ казенныхъ лѣсовъ.

Берега Буга у Спасска очень красивы, въ особенности лѣвый, густо окутанный пышной южной растительностью и немного напоминающій панораму Бос-

фора. На правомъ берегу противъ Спасска, громадное село Варваровка, раскинувшееся по отлогой возвышенности—съ большой каменной церковью и вѣтряными мельницами. За Варваровкой, на томъ же берегу, другія громадныя села; они тянутся и дальше, гдѣ лиманъ смѣняется взморьемъ. За хлѣбной пристанью, у которой грузятся иностранные пароходы — рядъ земляныхъ укрѣпленій, нынѣ упраздненныхъ. Затѣмъ, въ растояніи одного часа хода отъ Николаева,—село Богоявленское, выростее въ цѣлый городъ, съ двумя церквами и безчисленными вѣтрянными мельницами.

Николаевъ имѣетъ пароходное сообщеніе какъ съ Одессой, такъ и съ Херсономъ («Русское общество Пароходства и Торговли»), а черезъ него и съ остальнымъ Приднѣпровьемъ. Кромѣ того, небольшіе пароходы ходятъ въ Вознесенскъ, извѣстный своими ярмарками и торговлей скотомъ.





Низовья Днѣпра.

Всѣ наши водные пути, съ теченіемъ времени, жестоко одолѣваетъ безводье... Но не въ одной мѣрѣ, впрочемъ... Днѣпръ, напр., куда капризнѣе Волги. Даже въ своихъ низовьяхъ онъ не представляетъ вполнѣ счастливыхъ условій для плаванья. Въ устьяхъ Волги, отъ Астрахани до 9-футоваго рейда, нѣтъ столькихъ препятствій, отмелей, перекатовъ и розсыпей, какъ въ устьяхъ Днѣпра. Днѣпровскій лиманъ, широко раскинувшійся ниже Херсона, не бѣденъ мелями и морскіе пароходы, идущіе изъ Одессы въ Херсонъ, принуждены осторожно выбирать путь за Кинбурнской косой. Чѣмъ выше поднимаешься по Днѣпру къ порогамъ, тѣмъ болѣе замѣчаешь всякихъ судоходныхъ невзгодъ. Большіе рѣчные пароходы ходятъ только до Никополя; за Никополемъ въ меженное время имѣютъ дви-

женіе другіе пароходики съ минимальной осадкой. Днѣпръ развѣ только лучше злосчастнаго Дона, который, благодаря обмелѣнію, превратился въ такую *безобразную лужу*, гдѣ въ иные годы съ трудомъ проходятъ суда даже съ осадкой въ восемь вершковъ. Но объ этомъ, впрочемъ, рѣчь впереди...

Во многихъ отношеніяхъ Днѣпръ счастливѣе Дона. Донъ, за исключеніемъ двухъ-трехъ мѣстъ, заключенъ въ низкихъ, размытыхъ берегахъ или, порою, походитъ на ручеекъ, протекающій среди песчаныхъ пустынь. Днѣпръ, все-таки, не бѣденъ живописными панорамами и такими своеобразными картинами, какъ напримѣръ, картины пороговъ выше Александровска.

Приднѣпровье—край любопытный. Тутъ кипитъ бойкая промышленная жизнь: хлѣбное дѣло и лѣсное даютъ рѣкѣ массу грузовъ. Изъ числа 35—50 милл. пуд. зерна, привозимаго въ Одессу каботажемъ, бассейнъ Днѣпра доставляетъ ей 22 — 38 милл. пуд., въ томъ числѣ до 17 милл. пуд. пшеницы, до 14 милл.—ржи, до 6 милл.—ячменя и до 70 тыс. пуд. кукурузы. Лѣсу идетъ съ Приднѣпровья въ Одессу болѣе 3 милл. пуд.

Въ 70-ти верстахъ выше Херсона, почти другъ противъ друга, лежатъ по берегамъ рѣки два важные пункта: Бериславъ и Каховка. Первый—заштатный городъ Херсонскаго уѣзда съ 12-ю тыс. жи-

телей. Находясь при большомъ трактѣ, ведущемъ въ Крымъ, онъ давно играетъ солидную роль въ области хлѣбной и лѣсной торговли. Мѣстечко Каховка превзошла Бериславъ торговымъ значеніемъ. Кромѣ громаднаго хлѣбнаго дѣла, она замѣчательна своей весенней Никольской ярмаркой (съ 9-го мая), пользующейся большой популярностью на Югѣ и имѣющей милліонные обороты. Эта ярмарка—крупнѣйшая въ Новороссійскомъ краѣ; на ней совершаются сдѣлки по продажѣ шерсти шпанской (шерсть шпанскихъ овецъ-мериносовъ) и простой, скота, лошадей (Каховка — значительный центръ коневодства), бакалейныхъ, мануфактурныхъ и желѣзныхъ товаровъ. Тутъ продаютъ также лѣсъ, земледѣльческія машины, брички, телѣжки и проч. Лѣсъ въ большомъ количествѣ покупается въ Крымъ. На ярмарку же является масса пришлыхъ рабочихъ, ищущихъ найма на полевыя работы на Югѣ. Наѣзжающіе въ Каховку агенты и приказчики изъ экономій вербуютъ ихъ въ разныя мѣстности Новороссіи и въ Донскіе края. Количество рабочихъ бываетъ въ Каховкѣ болѣе 10—15 тыс. человѣкъ; тутъ и хохлы изъ Полтавской губерніи и «кацапы» съ сѣвера, изъ подмосковныхъ губерній. «Кацапами», кстати сказать, называютъ на Украйнѣ всѣхъ великоруссовъ. Въ урожайные годы цѣлыя полчища пришлецовъ легко находятъ себѣ трудъ, нани-

маясь на срокъ отъ Николы до Покрова за 85—90 руб., а женщины отъ 50 до 70 руб. Торговля Каховки поддерживается исключительно нуждами окрестнаго земледѣльческаго района. Неурожайные годы поэтому сильно отзываются на ней, вызывая крайнюю ограниченность оборотовъ Никольской ярмарки и ничтожный спросъ на рабочія руки на ярмарочной биржѣ. Кромѣ Никольской ярмарки, въ Каховкѣ бываетъ другая—«Покровская» (1-го октября).

Приднѣпровье—край привольный, богато одаренный природой. Широкой струей течетъ здѣсь мирная и благоустроенная хозяйственная жизнь. На берегахъ много большихъ экономій, возникшихъ въ то доброе старое время, когда десятина земли покупалась едва-ли не по 5 р. ассигнаціями... Много воды утекло съ тѣхъ поръ, и стоимость десятины успѣла подняться до 100 руб. На ряду съ экономіями тутъ зажиточныя села. Повыше Каховки, въ 115 верстахъ отъ Херсона,—Качкаровка, большое село государственныхъ крестьянъ. Оно красиво расположилось на правомъ берегу. На бѣлыхъ известковыхъ холмахъ, кое-гдѣ покрытыхъ кустарникомъ, видѣнъ цѣлый рядъ привѣтливо бѣлѣющихъ на солнцѣ малороссійскихъ мазанокъ.

Среди цвѣтущихъ имѣній есть принадлежащія очень крупнымъ помѣщикамъ, такъ сказать, владѣ-

тельнымъ герцогамъ Приднѣпровья. Въ то время, какъ у насъ въ центральныхъ губерніяхъ имѣнія въ нѣсколько сотъ десятинъ считаются весьма добропорядочными, здѣсь, въ безграничныхъ степяхъ хлѣбороднаго Юга, десятины больше привыкли считать тысячами. Пониже Качкаровки — обширныя владѣнія князя Трубецкаго, выше ея большое имѣніе г. Сильвесвана, дальше, около такъ называемыхъ Малыхъ Гирлъ, грандіозная — Ново-Воронцовка, бывшая князя Воронцова, нынѣ Шувалова, и т. д. Есть имѣнія въ 50—70 тысячъ десятинъ.

За Качкаровкой Днѣпръ изобилуетъ плавнями, т. е. низменными островами, густо поросшими высокой травой, кустарниками и деревьями. Тутъ бархатная зелень луговъ, цѣлыя рощи изъ лозы, осокоря и вербы. Острова подчасъ обширные и изъ-за густой зелени ихъ, выростающей въ цѣлую декорацію, совершенно не видать высотъ праваго берега. И чѣмъ дальше, тѣмъ островов все больше и больше. Низменный лѣвый берегъ, съ его рощицами, часто тоже невидимъ за островами. Въ этихъ мѣстахъ нельзя окинуть глазомъ всю ширину Днѣпра; она доходитъ до 10—15 верстъ. Но, главное, своеобразенъ здѣсь Днѣпръ: пароходъ мѣстами идетъ точно въ саду, направляясь изъ аллеи въ аллею. Бархатныя плавни обыкновенно косятъ въ іюнѣ и они даютъ солидные запасы чудеснаго ароматиче-

скаго сѣна, щедро вспоеннаго обильными весенними разливами.

За устьемъ рѣчки Павлюкъ и лѣвый берегъ Днѣпра становится высокимъ. Вотъ цѣпь зеленыхъ холмовъ отошла отъ рѣки нѣсколько въ сторону и на прирѣчной низинѣ вы видите громадное село. Это Большая Лепетиха, населенія которой хватило-бы на цѣлый уѣздный городъ. Село принимаетъ дѣятельное участіе въ днѣпровской хлѣбной торговлѣ и имѣетъ оживленныя сношенія съ Одессой. Среди бѣлыхъ какъ снѣгъ и небѣленыхъ мазанокъ, заполнившихъ низину и карабкающихся на сосѣдніе холмы, высится мѣстная церковь съ высокой колокольней.

Еремино, Малая Лепетиха, Сергѣевка, Гаврилово, Леонтьевка, Золотая Балка, Ново-Воронцовка — рядъ дальнѣйшихъ пунктовъ Приднѣпровья, расположенныхъ ниже Малыхъ Гирлъ, въ предѣлахъ Таврической губерніи (лѣвый берегъ) и Херсонской (правый). Поселки въ близкомъ разстояніи другъ отъ друга, такъ что сливаются въ одну почти непрерывную панораму. Еремино — визави Большой Лепетихи. Днѣпръ хотя и перерѣзанъ здѣсь большимъ островомъ, но за нимъ отчетливо виденъ высокій правый берегъ, увѣнчанный вѣтряными мельницами и Ереминскими постройками. Малая Лепетиха, близкая сосѣдка Большой, своими громадными

размѣрами выдѣляется въ ряду селеній лѣваго берега. Тутъ же на каждомъ шагу признаки бойкой промышленной дѣятельности Приднѣпровья. Кромѣ мельницъ, передъ вами паровыя лѣсопильни съ высокими трубами и съ искусственными спусками къ рѣкѣ. Далѣе—рыбные промыслы. Здѣшніе рыбаки ютятся преимущественно на островахъ, густыя поросли которыхъ защищаютъ ихъ отъ дневнаго солнопека и создаютъ разныя удобства. Пространство Днѣпра около Берислава и Ново-Воронцовки является, послѣ лимана, главнымъ райономъ мѣстнаго рыболовства. Гавриловка—имѣніе одного изъ богатѣйшихъ землевладѣльцевъ юга, г. Ал. Фальцъ-Фейна. Сравнительно съ другими имѣніями г.г. Фальцъ-Фейновъ, въ Тавридѣ, находящимися въ сторонѣ отъ Днѣпра, оно не велико и заключаетъ всего 20 тысячъ десятинъ.

Сергѣевка — одна изъ цвѣтущихъ нѣмецкихъ колоній, славящаяся, между прочимъ, производствомъ земледѣльческихъ орудій и машинъ (фирма Класена). Нарядные аккуратненькіе домики колоніи и ея лютеранская церковь красиво расположены на высотахъ лѣваго берега.

Верстъ на пять по правому берегу, вплоть до Малыхъ-Гирлъ, тянутся земли Ново-Воронцовки. Уже одна внѣшность этого имѣнія краснорѣчиво говоритъ о широкомъ размахѣ здѣшняго хозяйственна-

го дѣла, о громадныхъ затѣяхъ добраго стараго времени. На берегу, между прочимъ, красуется любопытная руина—обсыпавшіяся и обросшія травою стѣны какого-то громаднаго зданія. Это зданіе предназначалось прежнимъ владѣльцемъ имѣнія, княземъ Воронцовымъ, для литейнаго завода, но онъ умеръ, не успѣвъ довести до конца свой обширный планъ. Противъ пароходной пристани на берегу высятся большіе каменные корпуса хлѣбныхъ амбаровъ. Все здѣсь поставлено на широкую ногу... Въ Ново-Воронцовкѣ 46 тысячъ десятинъ земли и четыре экономіи. Это цѣлое герцогство, далеко уходящее отъ рѣки въ глубь берега; отъ пристани около десяти верстъ до усадьбы, гдѣ живетъ управляющій. Въ Ново-Воронцовкѣ, названной такъ въ отличіе отъ Старо-Воронцовки, другаго имѣнія кн. Воронцовыхъ въ Воронежской губерніи, имѣется, между прочимъ, старинная помѣщичья церковь во имя св. Николая Чудотворца, построенная въ 1828 году. Довольно благолѣпная внутри, церковь эта, по странной случайности, выстроена въ стилѣ католической кирки. Намъ объясняли это тѣмъ, что тогдашній управляющій Ново-Воронцовки былъ полякъ. Странный видъ церкви одно время обратилъ на себя вниманіе архіепископа херсонскаго и одесскаго преосвященнаго Никанора; составленъ былъ планъ перестройки церкви, требовавшій расхода въ 15 тысячъ рублей,

но, за кончиною преосвященнаго, этотъ проектъ такъ и остался невыполненнымъ. Въ Ново-Воронцовкѣ громадное овцеводство, коневодство, 2 тысячи головъ рогатаго скота. Нѣкоторою роскошью являются виноградники, небольшіе, впрочемъ. Слѣдуетъ замѣтить, что виноградарство вообще не распространено въ низовомъ Приднѣпровьѣ и виноградники, какъ хозяйственная прихоть, существуютъ въ прирѣчной полосѣ лишь въ немногихъ крупныхъ экономіяхъ. Кромѣ Ново-Воронцовки, они имѣются у Ал. Фальцъ-Фейна.

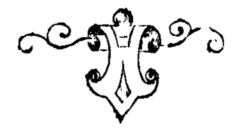
Съ пристани Малыхъ-Гирлъ вывозится около 3 мил. пуд. хлѣба; отсюда же идетъ до 150 тыс. пуд. шерсти. Ново-Воронцовка и имѣнія г. г. Фальцъ-Фейновъ — крупные центры овцеводства издавна чрезвычайно развитого въ низовомъ Приднѣпровьѣ. Въ большихъ здѣшнихъ имѣніяхъ по 10—12 тысячъ овецъ, въ Ново-Воронцовкѣ—30 тыс. овецъ. Грустно, однако, что это, недавно еще цвѣтущее дѣло, въ силу измѣнившихся экономическихъ условій, въ послѣдніе годы приближается къ упадку. Опытные хозяева говорятъ, что за пятнадцать лѣтъ овцеводство сократилось почти на половину; прежде оно служило надежнымъ источникомъ дохода не только для крупныхъ, но и для среднихъ хозяевъ. Послѣдніе сдачей земель въ аренду теперь выручаютъ такія суммы, которыя отодвигаютъ овцеводство

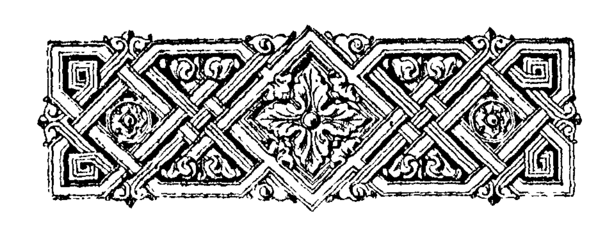
на послѣдній планъ. Въ шестидесятыхъ годахъ десятина земли въ приднѣпровскомъ краѣ не приносила и 2 руб., теперь же она приноситъ 4, 5 и даже до 6 р. въ годъ арендной платы; овцеводство далеко не даетъ этого, притомъ оно требуетъ много кропотливаго сложнаго труда. Вотъ почему мелкіе и средніе землевладѣльцы оставили это широко развитое прежде дѣло. Въ большихъ хозяйствахъ овцеводство еще прочно держится—отчасти по той причинѣ, что упомянутая сдача земель арендаторамъ въ слишкомъ широкихъ размѣрахъ, представляетъ большой рискъ въ случаѣ неурожая. Арендаторами и съемщиками преимущественно является мелкій бѣдный людъ, съ котораго въ неурожайный годъ ничего не получишь.

Днѣпровское овцеводство имѣетъ много характерныхъ особенностей. Какъ оказывается, многіе овцеводы работаютъ нынѣ по поставкѣ шерсти не для нашихъ фабрикъ, а почти исключительно для заграничныхъ. Шерсть сплавляется ежегодно внизъ по Днѣпру въ баржахъ и затѣмъ идетъ въ Одессу; изъ Одессы уже она отправляется австрійскимъ и другимъ иностраннымъ фабрикантамъ и на привислянскія фабрики. Дѣятельными посредниками между фабрикантами Запада и днѣпровскими хозяевами служатъ одесскія конторы Стукена, Ар. Мааса, Тработти и друг. Московскія фабрики днѣ-

провскую шерсть не берутъ, такъ что привислянскіе фабриканты единственные потребители ея изъ русскихъ.

Шерсть вывозится съ пристаней всегда въ грязномъ видѣ, такъ какъ на мѣстѣ нѣтъ хорошихъ моекъ. Въ Херсонѣ, положимъ, есть шерстомойни, имѣющія общій оборотъ на сумму, до 350 тыс. р., но многія экономіи не обращаются къ нимъ. Шерсть грязною уходитъ изъ Одессы и обрѣтаетъ свое чистилище лишь на мойкахъ Австро-Венгріи. Вообще заграницей предпочитаютъ пріобрѣтать грязную шерсть и перемывать на собственныхъ мойкахъ. Мытая и перегонная мериносовая шерсть почти не появляется на нашемъ рынкѣ. Изъ Одессы шерсти идетъ ежегодно на 3—7 милл. руб. Очень значительное количество ея отправляется въ Англію, Францію, Германію, Турцію, Бельгію и Румынію.





Вверхъ по Днѣпру.

Поѣздка по Днѣпру имѣетъ много привлекательнаго, въ особенности въ маѣ и въ іюнѣ, когда рѣка еще высоко держитъ уровень своихъ водъ. Въ это время на Днѣпрѣ горячая страдная пора. Поднимаясь на пароходѣ вверхъ, вы безпрестанно встрѣчаете плоты, сплавляемые изъ Могилевской губерніи и изъ лѣсныхъ пространствъ Припяти. Эти плоты, благодаря весеннему половодью, благополучно миновали пороги и направляются къ Херсону. Дѣло лѣсныхъ сплавовъ на Днѣпрѣ представляетъ въ общемъ картину довольно безпорядочную, въ особенности когда приближается спадъ водъ и меженній періодъ. Плоты громадные, притомъ ихъ великое множество; стоитъ имъ застрять на мели въ какомъ-нибудь трудномъ и капризномъ

мѣстѣ—и рѣчной путь преграждается. Никто изъ днѣпровскихъ судоходцевъ не застрахованъ отъ того, что въ одинъ прекрасный день плоты остановятъ его и задержатъ на 5—10 часовъ, если еще не на цѣлый день, ибо стащить плотъ съ мели — тяжелая работа. Такіе случаи и не составляютъ рѣдкости; днѣпровскіе судоходцы жестоко бьются, борясь съ нарушителями рѣчныхъ порядковъ. Главная бѣда въ томъ, что лѣсопромышленники и сплавщики громоздятъ плоты совершенно невозможныхъ размѣровъ. Не рѣдкость встрѣтить плоты въ 6—7 плеиицъ въ длину, да, пожалуй, столько же въ ширину. Такой плотъ въ узкомъ мѣстѣ рѣки займетъ весь фарватеръ. Лишь подходя къ Херсону, безконечный плотъ старается принять дозволенные закономъ размѣры и, отдѣляя отъ себя лишнія пленицы, сильно съуживается. Въ Херсонѣ есть «глазъ»—и волей-неволей приходится постѣсниться! Но настоящее мученье съ плотами по ночамъ. Каждому извѣстно, что самая ужасная вещь на рѣкѣ—отсутствіе ночью сигнальныхъ огней на судахъ, на плотахъ или на лодченкахъ. На Волгѣ сравнительно рѣже можно встрѣтить барженку или плотъ безъ огня, чѣмъ на Днѣпрѣ. Здѣсь, въ непроглядно-темныя южныя ночи, плоты и разныя посудины не стѣсняются плыть безъ огней. Возможны случаи въ родѣ слѣдующаго, бывшаго во

время моей поѣздки. Пассажирскій пароходъ чуть не вскочилъ на плотъ, не имѣвшій огня. Конечно, поднялась нѣкоторая тревога и на плоту и на пароходѣ, на которомъ, кстати сказать, ѣхалъ кое-кто изъ мѣстнаго начальства. Призываютъ къ отвѣту плотовщиковъ. «Что это вы безъ огня шляетесь? — говорятъ имъ — пароходъ могъ разбить и утопить васъ». Плотовщики принимаютъ виноватый и покорный видъ, ломаютъ шапки и усиленно просятъ о снисхожденіи. «Грѣхъ, молъ, попуталъ». Раскаиваясь въ своей винѣ, они называютъ и себя, и своего хозяина и сообщаютъ докуда плывутъ. Записали ихъ показанія и отпустили съ миромъ. Что-же оказалось потомъ? Да то, что плотовщики все наврали... Поди и ищи ихъ... Таковы подчасъ днѣпровскіе порядки.

Днѣпровская лѣсопромышленность во многомъ рознится отъ волжской. Здѣшніе лѣсопромышленники—преимущественно евреи; рабочіе-сплавщики, конечно, русскіе батраки. Цѣлыя полчища ихъ нанимаются на сплавъ «въ верхахъ» (въ Могилевской губерніи и въ Минской) въ раннюю весеннюю пору, вскорѣ по вскрытіи Днѣпра. Плоты въ это время еще не готовы. Рабочіе поспѣшно «вяжутъ» ихъ, чтобы скорѣе приступить къ сплаву. Сплавъ—мудреное дѣло, требующее солиднаго навыка и большой выносливости. Путь впереди длинный, изобилующій

всякими невзгодами. Когда плотовщики перешли днѣпровскій Рубиконъ, т. е. миновали Ненасытецкіе пороги, то приближается пора жестокаго лѣтняго зноя. При іюньскихъ жарахъ въ 42—45 градусовъ, вода въ Днѣпрѣ замѣтно спадаетъ, обнажая отмели. Позднимъ партіямъ плотовъ приходится жутко: бойся каждаго камня на днѣ, каждой косы. А Днѣпръ такъ богатъ мелями!.. За $2^1/_2$—3 мѣсяца труда рабочій-сплавщикъ получитъ въ сущности немного—рублей 15—20.

Обмелѣніе Днѣпра, какъ Дона, Волги и всѣхъ вообще нашихъ рѣкъ, пошло быстрыми шагами съ тѣхъ поръ, какъ началась повальная хищническая вырубка лѣсовъ по берегамъ рѣкъ и по берегамъ рѣчекъ, питающихъ главные водные пути. Днѣпръ мѣстами очень широкъ. Если взглянуть, какой просторъ, какое раздолье и сколько судовъ могутъ свободно встрѣтиться и разойтись здѣсь! Но, увы, въ этихъ обманчивыхъ для глаза пунктахъ часто имѣется лишь очень узкій путь, по которому дѣйствительно можно пробраться безъ опасенія за отмели. Здѣсь, какъ на Волгѣ, странствующіе по дну пески засоряютъ рѣку и неожиданно образуютъ косы и острова тамъ, гдѣ прежде была извѣстная глубина. Печально теперь состояніе Днѣпра, въ особенности при мысли, что онъ призванъ служить вывознымъ путемъ для продуктовъ богатаго

Приднѣпровья, въ значительной мѣрѣ питающаго одесскій экспортъ.

Промышленная жизнь Приднѣпровья немного напоминаетъ низовую Волгу, житницу Россіи. По берегамъ мы видѣли такіе же села, выросшія въ цѣлые города и имѣющія по 5—8 тысячъ жителей, а тамъ, въ глубинѣ таврическаго берега, въ Мелитопольскомъ уѣздѣ, еще большіе малороссійскіе поселки съ 10—15 тыс. жителей. Прибавьте къ нимъ еще безчисленныя нѣмецкія колоніи, богатыя и цвѣтущія. Весь этотъ районъ почти въ той же мѣрѣ является житницей Одессы, какъ низовое хлѣбородное Поволжье—житницей Петербурга.

По пассажирскому движенію въ предѣлахъ низоваго Днѣпра работаетъ лишь одно крупное предпріятіе—«Русское общество пароходства и торговли». Оно содержитъ здѣсь какъ-бы двѣ рѣчныхъ линіи :одну отъ Херсона до Никополя, другую отъ Никополя до Александровска. Грузовое движеніе, кромѣ «Русскаго общества», содержится между низовьями Днѣпра и Одессою пароходствомъ бр. Анатра, Ратнера и Вебстера и Коваленко. Первое перевозитъ до 5 милл. пуд. зерновыхъ продуктовъ изъ Никополя и Александровска и до 1 милл. пуд. изъ Херсона и Берислава; пароходство Ратнера доставляетъ въ Одессу до 75 тыс. пуд. лѣсу изъ Херсона. Пароходство Вебстера и Коваленко доставляетъ съ

Днѣпра болѣе 3 милл. пуд. зерна, до 800,000 пуд. лѣса и болѣе 70,000 пуд. шерсти [1]).

Трудна судоходная работа на мелѣющихъ водныхъ путяхъ, трудна она въ силу естественныхъ препятствій, представляемыхъ рѣкой, но едва ли не еще болѣе въ силу несовершенной постановки у насъ рѣчнаго хозяйства. Береговой людъ, казалось-бы, долженъ быть заинтересованъ въ рѣчномъ благополучіи: онъ пользуется рѣкой, онъ, какъ мы видимъ, сплавляетъ по ней милліонные грузы хлѣба, шерсти, лѣсу и проч. А между тѣмъ и на Волгѣ и на Днѣпрѣ—однѣ и тѣ же невзгоды, одна и та же беззаботность насчетъ рѣчнаго пути. Сколько нарушеній замѣчается изъ года въ годъ—нарушеній съ береговой точки зрѣнія маловажныхъ, но приносящихъ громадное зло рѣчному дѣлу.

Укажу хоть бы на слѣдующее.

Чѣмъ руководствуются часто судоходцы при выборѣ пути для своего парохода? Тутъ перекатъ, тамъ островъ, какъ же направить судно, чтобы оно прошло по скрывающейся гдѣ-то, среди этихъ препятствій, узенькой полоскѣ удобнаго пути?

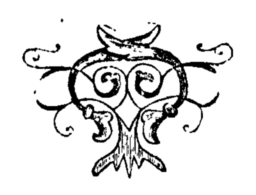
И вотъ на помощь лоцману приходитъ внѣшній видъ перерѣзывающихъ рѣку острововъ, ихъ растительность и проч. «По ночамъ мы узнаемъ безопас-

[1]) По свѣдѣніямъ одесск. ком. торг. и ман. за 1890 г.

ный путь по какимъ-нибудь знакомымъ деревцамъ, чернѣющимъ на островахъ, по отдѣльнымъ вершинкамъ, по контурамъ рощъ и лѣсочковъ»—вотъ что скажетъ вамъ опытный лоцманъ. Не будь такихъ знаковъ, такихъ путеводныхъ звѣздъ, дающихъ возможность оріентироваться въ извѣстномъ мѣстѣ—и идти было бы невозможно. Южная ночь очень темна, надо хорошо вглядѣться въ окрестность, чтобы намѣтить дорогу. И лоцмана, эти великолѣпные знатоки рѣкъ, умѣютъ вглядываться. На темномъ горизонтѣ онъ видитъ чернѣющіе верхи зубчатаго лѣса, черные силуэты тополей—и знаетъ около какого тополя направить пароходъ вправо или влѣво, чтобы обойти мель. Онъ наметалъ свой глазъ до поразительнаго совершенства, а въ памяти его каждая вершинка, каждый кустикъ на отчетѣ.

Но рощицы, даже одинокія деревца на островахъ такъ же хищнически вырубаются какъ и береговые лѣса. Вчера еще они были, сегодня ихъ нѣтъ. Представьте же себѣ положеніе судоходца, лишеннаго этихъ спасительныхъ указателей пути. Вѣдь въ извѣстной части рѣка можетъ быть плохо обставлена судоходными знаками и на обстановку нельзя вполнѣ полагаться. Положеніе дѣйствительно безъисходное и каждый, кто знакомъ съ условіями судоходства, не можетъ не пожелать прекращенія

вырубки лѣсовъ на островахъ (хотя бы по окраинамъ ихъ), слишкомъ частой и безпрепятственно совершаемой теперь. Сбереженіе островныхъ, какъ и береговыхъ лѣсовъ, отвѣчаетъ и другой цѣли: растительность на островахъ, особенно древесная, представляетъ отличную задерживающую силу противъ разрушительнаго дѣйствія рѣчного теченія и половодья. Сцѣпляя грунтъ своими корнями въ одну массу, она устраняетъ возможность размыванія острова и образованія мелей, косъ, перекатовъ и прочихъ отложеній размытой рѣкою земли. Разъ лѣсокъ или рощица, бывшая на островѣ, срублена— онъ разрушается водой; отмытые пни и корни деревьевъ служатъ гнѣздами, задерживающими приносимый теченіемъ песокъ и образуютъ въ рѣкѣ новыя препятствія.





Великій Лугъ.

Ниже ХЕРСОНА находятся Большія Гирлы Днѣпра. Это рукава рѣки, выносящіе въ море днѣпровскія воды. Большія Гирлы имѣютъ свою типическую физіономію: среди протоковъ тамъ цѣлая сѣть плавней, поросшихъ дремучимъ лѣсомъ высокихъ камышей. Въ камышахъ ютятся рыболовы, безстрашные аисты и пугливыя цапли, тотчасъ отлетающія прочь, какъ только покажется пароходъ или парусная посудина—«дубокъ»... Съ этой картиной мы уже знакомы.

Малыя Гирлы, начинающіяся верстахъ въ 150 отъ Херсона, представляютъ нѣкоторое подобіе этихъ Большихъ Гирлъ, но Днѣпръ открываетъ здѣсь картину еще болѣе красивую и своеобразную. Тутъ тоже на большомъ протяженіи раскинулась сѣть низменныхъ острововъ, окруженныхъ протоками, но на

8*

островахъ уже не одни камыши, а густыя поросли вербы, лозы и осокоря, роскошныя бархатныя лужайки. Если раньше пароходъ шелъ точно въ саду—то, можно сказать, теперь онъ идетъ въ чудесномъ паркѣ, минуя оригинальныя аллеи съ выступающими изъ воды деревьями. Такая картина приближаетъ Днѣпръ къ красотамъ Волги. Эта мѣстность—преддверіе такъ называемаго Великаго Луга, раскинувшагося на очень большой площади и граничащаго съ Конскими водами (рѣка Конка). Великій Лугъ въ пору весеннихъ разливовъ обращается въ подводное царство. Высокіе камыши Луга, густая зелень островов нѣкогда были пріютомъ Запорожской сѣчи, а по мелководнымъ протокамъ плавали плоскодонные челны запорожцевъ.

Какъ это ни грустно, но живописныя зеленыя аллеи Днѣпра съ годами портятся. Тридцать-сорокъ лѣтъ тому назадъ днѣпровскія плавни заключали еще прекрасный лѣсъ, но опустошительныя порубки его на ряду съ лѣсными пожарами оказали свое губительное дѣйствіе. Днѣпръ, и безъ того разбрасывающій свои воды въ районѣ Малыхъ Гирлъ на слишкомъ большой площади, сталъ жалокъ. Между тѣмъ плавни съ обильными порослями лозы и при экономномъ пользованіи ими въ состояніи дать порядочные запасы полезнаго хозяйственнаго матеріала: въ Приднѣпровьѣ всѣ изгороди, плетни, всѣ заборы и даже

мазанки дѣлаются изъ лозы. Для того, чтобы получить лозу вполнѣ зрѣлую и доброкачественную, нужны сроки для періодической вырубки ея не менѣе пяти лѣтъ. Кромѣ того, плавни служатъ нѣкоторымъ подспорьемъ въ хозяйствѣ еще тѣмъ, что онѣ, какъ мы упоминали выше, даютъ обильные запасы густыхъ и сочныхъ травъ.

Пароходъ успѣлъ пройти порядочное разстояніе отъ пристани Малыхъ Гирлъ мимо ряда поселковъ. Вотъ, между прочимъ, на высокомъ лѣвомъ берегу село «Карай-Дубина» [1]), имѣющее нѣкоторыя историческія воспоминанія. Здѣсь, говорятъ, есть бродъ, по которому въ XVII столѣтіи переправлялся Богданъ Хмѣльницкій. Карай-Дубина—имя казацкаго атамана, одерживавшаго побѣды въ стычкахъ съ татарами. Далѣе пристань Каменки. Это одно изъ такихъ же громадныхъ селъ Приднѣпровья, которыя встрѣчались раньше. Оно лежитъ въ двухъ верстахъ отъ пристани и походитъ внѣшностью на городъ или посадъ. Въ селѣ около 5 тыс. жителей. Каменка живетъ бойкою промышленною жизнью, имѣетъ четыре ярмарки въ году, работаетъ по лѣсному дѣлу и завела у себя шерстомойни. Село зовется также Малой Знаменкой (въ отличіе отъ Большой Знаменки,

---

[1]) Вѣроятно, это село имѣетъ и другое названіе.

находящейся въ 114 верстахъ отъ Мелитополя при р. Конкѣ).

Внѣшній видъ поселковъ Приднѣпровья иногда ясно говоритъ о нѣкоторой пестротѣ мѣстнаго населенія. На Таврическомъ берегу мы видѣли, кромѣ малороссійскихъ селъ, нѣмецкія колоніи, людныя и богатыя. Нѣмцамъ-колонистамъ дѣйствительно принадлежитъ солидная роль въ жизни Приднѣпровья. Здѣшніе нѣмцы того же типа, что и приволжскіе колонисты, поселившіеся въ прошедшемъ столѣтіи въ самарскихъ краяхъ. Приглашенные Екатериной II-й, въ качествѣ насадителей культуры въ плодородныхъ степяхъ нашего юга, они въ извѣстной степени дѣйствительно оправдали свое назначеніе. Хозяйство у нѣмцевъ дѣльное и широко поставленное, отличный скотъ; при этомъ, не ограничиваясь ролью земледѣльцевъ, они развили и нѣкоторыя стоящія въ связи съ земледѣліемъ отрасли заводскаго дѣла. И на Волгѣ, и на Днѣпрѣ появились паровыя мельницы, привилось производство сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій, которыя въ Приднѣпровьѣ успѣли получить порядочное распространеніе. Все это говоритъ въ пользу нѣмцевъ, но нельзя, конечно, умолчать и о нѣкоторыхъ отрицательныхъ сторонахъ нѣмецкой колонизаціи. Указываютъ, напримѣръ, на то, что нѣмцы-сектанты занесли къ намъ штунду. Въ приднѣпровскихъ краяхъ масса сектан-

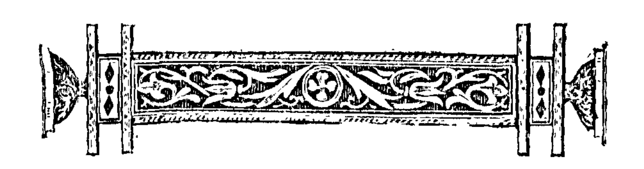
товъ: и нѣмцевъ, и русскихъ. Тутъ имѣются, между прочимъ, молокане и близкіе имъ евангелики (крещеные молокане). Братства евангеликовъ, разбросанныя въ разныхъ краяхъ Россіи, связаны между собой нѣкоторымъ постояннымъ общеніемъ. Въ селѣ Астраханкѣ, Таврической губерніи, Мелитопольскаго уѣзда, каждый годъ бываютъ; особыя конференціи евангеликовъ, на которыя собираются изъ разныхъ мѣстъ выборные отъ общинъ и проповѣдники-распространители секты. Астраханка служитъ какъ бы столицею евангеликовъ: здѣсь сосредоточено все вліяніе, всѣ тѣ нити, которыми управляется «упованіе». Сюда же стекаются капиталы отъ общинъ, какъ находящихся въ предѣлахъ Россіи, такъ и отъ заграничныхъ, и пожертвованія для распространенія секты. Насколько достаточны вообще, средства сектантовъ, можно судить по тому, что евангелическое общество содержитъ нѣкоторый постоянный штатъ проповѣдниковъ и миссіонеровъ. Оно имѣетъ до 5 проповѣдниковъ годовыхъ, нѣсколько полугодовыхъ и четырехъ-мѣсячныхъ[1]). Годовой проповѣдникъ, кромѣ жалованья въ 600 — 800 руб., получаетъ суммы на путевые расходы; онъ обязанъ въ теченіи восьми мѣсяцевъ быть въ разъѣздахъ для пропаганды секты. Кромѣ того, были при-

[1]) По свѣд. отч. Астр. Кир.-Меѳ. братства.

мѣры, что иныя группы евангеликовъ (напримѣръ, приволжскія) посылали отдѣльныхъ проповѣдниковъ на свои средства. Главный миссіонеръ секты Яковъ Делякъ—бывалый человѣкъ, изъѣздившій чуть не всю Россію для вербовки въ число евангеликовъ новыхъ приверженцевъ.

Такова одна группа южныхъ сектантовъ...





Штунда.

Благодаря своему быстрому распространенію, штунда въ послѣдніе годы сдѣлалась крупною «злобою дня» на югѣ Россіи. Низовое Приднѣпровье изобилуетъ штундистами; ихъ много, впрочемъ, и въ сторонѣ отъ Днѣпра въ остальныхъ мѣстностяхъ Херсонской губ., въ особенности въ Одесскомъ уѣздѣ. На штунду одно время у насъ стали смотрѣть какъ на орудіе германизаціи южныхъ областей. Этотъ взглядъ, конечно, грѣшитъ преувеличеніемъ. Но штунда во всякомъ случаѣ явленіе очень любопытное и, говоря о приднѣпровскихъ нѣмцахъ, необходимо коснуться ея.

До шестидесятыхъ годовъ положительно никто не зналъ, что это за штунда? Хотя насадителями ея были нѣмцы-колонисты, но, должно быть, пропаганда штунды долгое время не имѣла успѣха.

Первыми приверженцами этого «упованія» явились такъ называемые «мѣщане-десятинщики», т. е. тѣ мѣщане, которые брали въ аренду участки земли у нѣмцевъ и находились поэтому въ постоянномъ соприкосновеніи съ сектантами. Съ тѣхъ поръ штунда стала все шире и шире охватывать Приднѣпровье и Новороссійскія степи. Въ семидесятыхъ годахъ она сдѣлалась уже очень замѣтной. Въ послѣднее время успѣхи штунды какъ-то совпали съ «мирнымъ завоеваніемъ» юга Россіи нѣмцами, т. е. съ расширеніемъ земельныхъ пріобрѣтеній нѣмцевъ-колонистовъ. Это совпаденіе вѣрнѣе всего и вызвало толки о «германизаціи» юга. Въ сущности же штунда—сама по себѣ, а расширеніе нѣмецкаго землевладѣнія въ южно-русскихъ губерніяхъ, въ особенности въ Екатеринославской,—само по себѣ и связь между этими явленіями чисто случайная.

Что такое штунда? Если хорошенько присмотрѣться къ ней, то мы увидимъ, что она очень похожа на добрый десятокъ другихъ сектъ, существующихъ и на нашемъ югѣ, и въ восточной полосѣ Россіи. Всѣ секты у насъ имѣютъ одну общую черту: онѣ распространяются въ народной массѣ и поддерживаются въ ней не потому, чтобы возбуждали къ себѣ симпатіи людей самой сущностью «упованій», а потому, что обѣщаютъ прямыя или косвенныя выгоды послѣдователямъ: у сектантовъ вообще раз-

вита взаимопомощь и круговая поддержка и этимъ многое объясняется. Ниже мы увидимъ, что нѣчто подобное, даже въ очень грубой формѣ, практикуется и у штундистовъ. Особенность штунды—ея нѣмецкое происхожденіе,—особенность въ сущности не важная, малозначущая. Баптисты, которые занесли къ намъ штунду, отрицаютъ не только обряды и догматы православной и католической церкви, но не признаютъ и лютеранскаго вѣроисповѣданія. Слѣдовательно, ни нѣмцы-лютеране, ни лютеранскіе пасторы не могутъ сочувствовать распространенію штунды и она, какъ любая секта, стоитъ въ отдѣльности, сама по себѣ. Пропаганда штунды ведется особыми вожаками изъ менонитовъ, которымъ многіе колонисты могутъ и не сочувствовать. Обыкновенно дѣло происходитъ такъ. Объявляется какой-нибудь штундистъ, находящійся съ окрестнымъ людомъ въ коммерческихъ или дѣловыхъ сношеніяхъ. Сначала онъ наблюдаетъ, присматривается, осторожно заводитъ разговоры о томъ, о семъ, а затѣмъ, испробовавъ почву, начинаетъ навязывать знакомому люду свое упованіе. Въ большинствѣ случаевъ дѣло вертится около того, что молъ каждый, принявшій штунду, разбогатѣетъ. Представляются и другіе резоны, иногда болѣе умѣренные и осторожные. И вотъ штундистъ такъ или иначе наводитъ колеблющагося на размышленіе. Въ деревенской

жизни такая масса разныхъ мелочныхъ нуждъ, что удовлетвореніе хотя бы нѣкоторыхъ изъ нихъ является весьма соблазнительнымъ. Въ перспективѣ— помощь богатыхъ сектантовъ. Надо замѣтить, что богатые сектанты, оказывающіе помощь бѣднымъ, человѣку, не принадлежащему къ ихъ сектѣ, не помогутъ. Иногда завлеченіе въ секту отдаетъ грубымъ обманомъ. Не помню, гдѣ-то на югѣ нѣмецъ-штундистъ проповѣдывалъ, что каждый, принявшій штунду, послѣ двухъ-лѣтняго испытанія, будетъ находить ежедневно утромъ подъ подушкой двадцатипятирублевку. Какъ видите, тутъ ужъ очень откровенно; безъ всякихъ церемоній дѣлается нелѣпый вызовъ алчности массы. Авось, молъ, есть такіе легковѣрные, что для нихъ лучшихъ приманокъ и изобрѣтать не стоитъ.

Это частный случай... Вообще же сектантство наше находитъ себѣ опору въ кружковщинѣ. Богатый сектантъ помогаетъ бѣдному, вліятельный—слабому, а голосистый крикунъ изъ числа главныхъ вожаковъ секты отстаиваетъ интересы своего неголосистаго собрата по упованію. Въ каждой сектѣ подобная черта является характерной. Бѣдные поселяне превращаются въ зажиточныхъ и обезпеченныхъ штундистовъ и эти примѣры заразительно дѣйствуютъ на массу, не вдумывающуюся во внутренній смыслъ явленій и не понимающую того, что штун-

дизмъ въ подобныхъ превращеніяхъ въ сущности не при чемъ; все дѣло въ дружной взаимопомощи, которая сама по себѣ сила, внѣ всякаго штундизма.

Но внѣшность дѣйствуетъ, и подобными превращеніями объясняется отчасти успѣхъ не одной штунды, но и другихъ сектъ. У штундизма, строго говоря, нѣтъ никакихъ яркихъ чертъ, которыя выдѣляли бы его изъ стереотипной обстановки остального сектантства. Между сектантами одного «упованія» существуетъ вездѣ главнымъ образомъ внѣшняя связь на почвѣ житейскихъ выгодъ; тѣмъ же силенъ и штундизмъ. Внутренняя же связь, связь, такъ сказать, по духу упованія—на послѣднемъ планѣ. Это имѣетъ свою очень хорошую сторону, ибо ясно показываетъ, что никакое сектантство не овладѣваетъ прочно нашимъ сельчаниномъ и никакія со стороны занесенныя сектантскія бредни не въ состояніи слишкомъ увлечь его и развратить его душевный міръ. Онѣ только скользятъ по поверхности, не забираясь въ тайники души. Штундисты ссылаются иногда на какія-то «батьківскія книги» и «батьківскіе завѣты», но можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что большая часть ихъ говоритъ съ чужого голоса, именно съ голоса своихъ вліятельныхъ вожаковъ. Не слѣдуетъ ли изъ этого, что на увлеченіе штундизмомъ нельзя смотрѣть какъ на серьезную измѣну религіи и народности. Это просто «вы-

годное» дѣло. «Нѣмцу съ его штундой живется хорошо; дай-ка, молъ, и я перейду въ штунду», думаетъ слабодушный хохолъ: мнѣ тоже будетъ хорошо житься». И вотъ, не въ силу какого-нибудь духовнаго тяготѣнія къ лжеученіямъ штундизма, а просто въ силу мишурныхъ поверхностыхъ соблазновъ онъ присоединяется къ штундѣ. Пройдутъ первые моменты преувеличеннаго ожиданія выгодъ, настанетъ нѣкоторое разочарованіе и прелести штундизма сами собою начнутъ стушевываться; останется одна только внѣшняя показная принадлежность къ сектѣ.

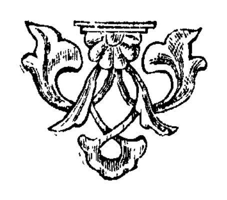
Сколько бы ни твердили хохлы-штундисты о «батьківскихъ» преданіяхъ, но возьмите каждаго изъ нихъ въ отдѣльности, и вы убѣдитесь, что матеріальная сторона въ сферѣ штундизма играетъ такую же роль, какъ въ области остального сектантства. Иной готовъ былъ бы оставить секту, но его останавливаютъ житейскія причины: вопервыхъ, ему чувствительно порабощающее вліяніе главарей и руководителей секты, которые могутъ вредить на каждомъ шагу; вовторыхъ, какъ избѣжать недоброжелательства массы, смотрящей на отпавшаго не иначе, какъ глазами тѣхъ же главарей?

У нѣмцевъ штундизмъ и штундистскія общины, между прочимъ, потому и крѣпки, что нѣмецкимъ

колонистамъ въ высшей степени свойственъ общинный духъ и солидарность главнѣйшихъ жизненныхъ принциповъ. Надъ каждымъ колонистомъ незамѣтно тяготѣетъ власть общины, полная разсчетовъ и плановъ на много лѣтъ впередъ. Онъ не въ силахъ выбиться изъ-подъ этой власти, да, пожалуй, и незачѣмъ ему, ибо и подъ ея опекой живется недурно. Весь нѣмецкій муравейникъ съ перваго до послѣдняго человѣка, съ перваго и до послѣдняго поколѣнія, хранитъ въ себѣ задатки сознательнаго повиновенія общинной силѣ. Община черпаетъ въ этомъ многія выгоды и крѣпко охраняетъ свою обособленность и неподатливость разнымъ постороннимъ вѣяніямъ. Подобная организація нѣмецкаго быта благопріятствуетъ сектантству. Въ то время какъ наши русскія секты, разбившіяся на многочисленные отдѣльные кружки, непріязненно относятся другъ къ другу и даже жестоко враждуютъ между собой (напримѣръ, австрійцы и безпоповцы), штундизмъ развивается на почвѣ дружнаго общиннаго единенія. Если отъ порабощенія себѣ менонитовъ онъ и переходитъ къ порабощенію хохловъ, то, все-таки, онъ имѣетъ среди нихъ больше внѣшній успѣхъ, изъ-за выгодъ житейскихъ.

Нравственная сторона народа совсѣмъ ужъ не такъ податлива къ воздѣйствію штундистскихъ

бредней... Миссіонерская дѣятельность врядъ-ли должна встрѣтить большія трудности въ дѣлѣ разсѣянія на югѣ сектантскихъ заблужденій, охватившихъ широкое поле, но не пустившихъ глубокихъ корней.





Никополь.—Запорожская старина.

Земли бывшаго Запорожья тянутся на протяженіи около 100—120 верстъ за Малыми Гирлами. Въ этихъ краяхъ сохранилось не мало казачьей старины; въ особенности интересенъ Никополь. Это—значительное торговое мѣстечко Екатеринославской губерніи съ населеніемъ въ 9 тыс. душъ. Въ Никополѣ замѣчательна запорожская церковь Покрова Богородицы, въ которой имѣются иконы стариннаго письма. Церковь расположена нѣсколько въ сторонѣ отъ берега, въ оградѣ и окружена небольшимъ садомъ изъ шелковицы. Разросшіяся, высокія и старыя деревья подъ пару старушкѣ-церкви. Она представляетъ ветхое, нѣсколько мрачнаго вида деревянное зданіе съ пятью главами, соединенное въ одно съ покачнувшейся уже колокольней; внутрь ведутъ тяжелыя желѣзныя двери.

Разсказываютъ, что прежде церковь была на другомъ мѣстѣ, нынѣ смытомъ перемѣнчивымъ теченіемъ Днѣпра; въ настоящемъ же пунктѣ она существуетъ почти столѣтіе—съ 1796 года. Она расширена и дополнена пристройками. Незатѣйливо убранство церкви, не блестяща ея обстановка, но зато, что-то есть особенное во всемъ ея видѣ. Изъ каждаго уголка вѣетъ стариною. Высоко надъ головой маленькія оконца, дающія немного свѣта, со стѣнъ смотрятъ потемнѣвшіе отъ времени лики Святыхъ... Тутъ выдаются четыре большихъ иконы прошедшаго вѣка (между прочимъ, 1779 года и 1790), въ числѣ ихъ одна подновленная. Цѣлое собраніе священныхъ предметовъ, унаслѣдованныхъ отъ запорожской старины, можно видѣть въ церковной ризницѣ и въ сторожкѣ при церкви, обращенной также въ хранилище иконъ и хоругвей. Въ ризницѣ имѣются: чаша 1595 года, два Евангелія: одно громадное массивное (два пуда вѣсу) временъ императрицы Елизаветы Петровны (1759 г.), другое, маленькое, 1756 года. Кромѣ того, заслуживаютъ вниманія отлично вышитая и отлично-же сохранившаяся плащаница 1736 года, очень древній аналой, составляющій истинную находку для любителя церковныхъ древностей, и старинныя тяжелыя священническія ризы. Въ сторожкѣ хранится громадное запорожское знамя, которое подъ силу

поднять развѣ только двумъ человѣкамъ, но не одному.

Церковный сторожъ, Афанасій Кириченко, почтенный симпатичный старичокъ и чуть не ровесникъ церкви (*служатъ при ней съ 1820 года*) указалъ мнѣ, между прочимъ, интересный предметъ въ скверѣ, окружающемъ церковь. Тамъ къ стволамъ двухъ деревьевъ прикрѣпленъ желѣзный крестъ большихъ размѣровъ и самой первобытной выдѣлки. Этотъ крестъ, почернѣвшій теперь и заржавѣвшій, нѣкогда блестѣлъ на главномъ куполѣ запорожскаго храма.

Я былъ въ церкви подъ вечеръ, во-время всенощной. Дневной зной свалилъ, пыль поулеглась, дышалось легче. На улицахъ стало больше народу, но церковь во время службы была почти пуста. Прихожанъ здѣсь немного, такъ какъ населеніе Никополя едва ли не на половину состоитъ изъ евреевъ, въ рукахъ которыхъ сосредоточена мѣстная торговая дѣятельность.

Никополь — одинъ изъ типичнѣйшихъ уголковъ юга. На первый взглядъ, это большое неуклюжее село съ пыльными улицами, съ никогда не высыхающими лужами, съ массами свиней, задумчиво бродящихъ по всѣмъ площадямъ, село—лишенное всякихъ признаковъ какого-нибудь благоустройства, всякихъ городскихъ особенностей, но приглядитесь поближе и

среди всей этой патріархальной обстановки вы замѣтите много совершенно *неожиданнаго.* Тутъ, напримѣръ, кромѣ своей «Европы» съ ресторапомъ и биліардомъ, имѣются *свой театръ, конкурирующій* съ нимъ циркъ съ «*полнымъ составомъ* современныхъ артистовъ и артистокъ и всемірно-извѣстными сальтоморталистами», садъ «Кинь-Грусть», и нѣсколько фотографій. *Сказывается* стремленіе жить совсѣмъ на городской ладъ и обставлять себя разными баловствами; здѣсь можно еще потонуть въ грязи, по ночамъ можно разбить себѣ лобъ въ этой безпросвѣтной тьмѣ, но здѣсь вмѣстѣ съ тѣмъ можно увидать послѣднюю новинку Александринскаго театра, наслаждаться лицезрѣніемъ «безконкурентнаго конькобѣжца», тонкостями «европейской» кухни и «отдѣлкой ролей» мѣстныхъ служителей искусства.

Странные уголки есть на Руси, полные всякихъ контрастовъ и несообразностей, и въ ряду ихъ Никополю съ его утонченной цивилизаціей принадлежитъ не послѣднее мѣсто. Заглядываю, напримѣръ, въ садъ «Кинь-Грусть», расположенный на берегу Днѣпра. На видъ, какой здѣсь порядокъ, какая чистота; каждая куртинка прибрана и выровнена заботливой рукой, вывѣшенными на доскѣ правилами предписывается очень много различныхъ вещей посѣтителямъ, кромѣ обычныхъ «цвѣтовъ не рвать». Какая, думаю, предусмотрительность и строгость! Вхожу въ садъ

и, что-же: на видномъ мѣстѣ, на одномъ изъ столовъ сладко спитъ какой-то хохолъ, выставивъ на показъ свою загорѣвшую коричневую спину, совершенно обнаженную. Въ другомъ мѣстѣ, подальше, сидитъ, на скамеечкѣ женщина и чинитъ себѣ секретныя принадлежности туалета. Все, кажется, предусмотрѣно въ правилахъ и садъ поставленъ на тонкую деликатную ногу, а вотъ поди жъ ты!.. Никополь—городъ безподобныхъ жанровыхъ картинокъ. Хохлацкая патріархальность старательно прикрывается внѣшней полировкой, но какъ ни прячутъ ее, какъ ни замазываютъ, а она все-таки торчитъ здѣсь и тамъ и, несмотря на всѣ преграды, сказывается на каждомъ шагу. Даже хромыя свиньи, не привыкшія, очевидно, къ мѣстнымъ мостовымъ, выдаютъ неблагоустройство. Это городъ курьезный, своеобразный.

Въ Никополѣ, кромѣ церкви, имѣется еще одинъ драгоцѣнный остатокъ Запорожья. На главной улицѣ, идущей паралельно берегу Днѣпра, находится запорожскій домикъ—бѣленая мазанка, крытая соломой; она выходитъ двумя оконцами на улицу и нѣсколькими во дворъ. Домикъ согнулся и покосился. Со двора вы входите черезъ низенькую дверку въ такія же низенькія комнатки. Въ одной изъ нихъ, крайней, имѣется надпись, гласящая, что домъ построенъ куренными Переяславскимъ и Васюринскимъ въ 1751 году. Домъ и дворъ принадлежатъ теперь

содержателю постоялаго двора Панченко. Надо отдать ему справедливость, домикъ содержится опрятно, чистенько, въ комнаты любо войти...

Выше мы сказали, что Никополь торговый городокъ. Дѣйствительно, промышленная жизнь здѣсь бьетъ ключемъ. Никопольская пристань считается одною изъ главныхъ хлѣбныхъ пристаней Приднѣпровья; она постоянно привлекаетъ къ себѣ массу рѣчныхъ посудинъ. Тутъ же на невысокомъ и крутомъ берегу высятся производители крупчатки — паровыя мельницы. Это хлѣбное гнѣздышко всей своей обстановкой, всѣмъ складомъ жизни живо напомнило мнѣ торговое приволжское село «Балаково». Никополь—положительно днѣпровское Балаково; даже городская цивилизація коснулась ихъ въ одной и той же мѣрѣ и выразилась въ однѣхъ и тѣхъ же формахъ.





До Александровска.

Времена перемѣнчивы... Запорожцы едва ли могли предвидѣть, что насиженныя ими мѣста Приднѣпровья современемъ сдѣлаются резиденціей нѣмцевъ-колонистовъ. А оно такъ теперь и выходитъ. Никополь едва ли не единственный запорожскій уголокъ, свободный отъ нѣмецкаго элемента. Въ другихъ мѣстахъ, выше по Днѣпру, бывшее Запорожье обратилось въ настоящее нѣмецкое царство.

Между Никополемъ и Александровскомъ двѣ пристани: Тарасовка и Бѣленькая. Это тоже промышленные уголки Екатеринославской губерніи. Бѣленькая, расположенная въ 100 верстахъ отъ Екатеринослава, замѣчательна, впрочемъ, еще тѣмъ, что въ окрестностяхъ ея много древнихъ могилъ, въ которыхъ дѣлали разныя археологическія находки и открывали подземные ходы и пещеры. Съ приближе-

ніемъ къ Александровску, берега Днѣпра принимаютъ иную физіономію, чѣмъ раньше. Правый берегъ— возвышенный, лѣвый не высокъ и густо окутанъ растительностью. На этомъ берегу и расположенъ Александровскъ. Повыше его, въ 100 верстахъ отъ *Никополя*, Днѣпръ перерѣзанъ обширнымъ островомъ. Это—островъ Хортица, бывшій главнымъ мѣстопребываніемъ Запорожской сѣчи. Онъ имѣетъ нѣкоторые остатки старины: запорожское кладбище съ памятниками, подземный ходъ, атаманскій камень, скалу Сирка. Кошевой атаманъ Иванъ Сирко—одинъ изъ популярныхъ атамановъ. Имъ былъ написанъ въ 1680 году знаменитый, въ своемъ родѣ, отказъ турецкому султану Махмуту IV въ отвѣтъ на сдѣланное запорожскимъ казакамъ предложеніе о добровольномъ подчиненіи Турціи.

На Хортицѣ теперь настоящее нѣмецкое царство со всѣми присущими ему особенностями. Тутъ богатая колонія менонитовъ Кичкасъ или Ейнлаге. Въ ней около тысячи жителей, заводъ и всѣ признаки широкой промышленной дѣятельности. Хортицкіе нѣмцы въ еще большей мѣрѣ, чѣмъ другіе колонисты Приднѣпровья, славятся производствомъ земледѣльческихъ машинъ и орудій. Колонія Кичкасъ—едва ли не главная поставщица машинъ для днѣпровскихъ мѣстностей. На вѣялкахъ, въ изобиліи перевозимыхъ по Днѣпру, вы постоянно читаете

имена хортицкихъ производителей: Шульца и друг. Нѣмцы завели это дѣло и въ самомъ Александровскѣ. Въ то время, какъ колонисты Поволжья придерживаются почти исключительно скромныхъ рамокъ кустарнаго производства, днѣпровскіе нѣмцы успѣли открыть большія заводскія предпріятія. Въ Александровскѣ имѣется обширный чугунно-литейный и механическій заводъ гг. Леппа и Вальмана; производство плуговъ—одна изъ важныхъ отраслей въ дѣятельности завода.

Александровскъ, съ первыхъ же шаговъ, не производитъ выгоднаго впечатлѣнія. Отъ пристани ведетъ въ городъ, на протяженіи двухъ верстъ, пыльная и скверная дорога, изрытая ямами и выбоинами. Она пролегаетъ по мѣстности, затопляемой и размываемой весенними разливами Днѣпра. Въѣзжая въ Александровскъ, нѣсколько дивишься его захолустному виду. Городъ большой, промышленный, играющій громадную роль и въ каменноугольномъ дѣлѣ (отправки угля въ низовья Днѣпра, въ Одессу и проч.) и въ хлѣбной торговлѣ, а какой онъ сонный и невзрачный!..Тутъ—вереницы покрившихся домишекъ, дырявыхъ заборовъ, и весь городъ не имѣетъ ничего такого, что бы говорило о его большой роли въ жизни Юга и въ южномъ хозяйствѣ. Совсѣмъ захолустный городокъ съ тѣми типичными особенностями, которыя свойственны городкамъ и

мѣстечкамъ Украйны. Въ безлюдныхъ улицахъ, рядомъ съ плохенькими мазанками, какія-то мудреныя вывѣски. Вотъ «Бакалейная и галантерейная торговля и Иностранный инструментъ». Что означаетъ сей «иностранный инструментъ»—одному Богу извѣстно. Подальше, широко распахнулъ свои двери «Всеобщій заѣзжій дворъ». Этотъ сонный, захолустный городокъ имѣетъ четыре чугунно-литейныхъ и механическихъ завода, нѣсколько паровыхъ мельницъ и большіе склады машинъ и орудій.

Довольно медленно обстраивается и улучшается Александровскъ. Выдающееся зданіе здѣсь — новый Покровскій соборъ, оконченный постройкою и освященный осенью 1890 года. Онъ выстроенъ взамѣнъ очень ветхаго стараго собора, деревянное зданіе котораго еще можно видѣть тутъ же рядомъ.

У Александровска рѣчная пароходная линія оканчивается. Выше его—непроходимый днѣпровскій Рубиконъ—пороги; только весною, при высокомъ горизонтѣ воды, въ теченіе нѣсколькихъ недѣль пробираются черезъ нихъ, да и то съ величайшей осторожностью, сплавляемые сверху плоты да кое-какія посудины.

Пороги начинаются верстахъ въ восьми за Александровскомъ, недалеко отъ колоніи Кичкасъ. Растянувшись на 70 верстъ вплоть до Екатеринослава, они образуютъ то скалы, отдѣльно поднимаю-

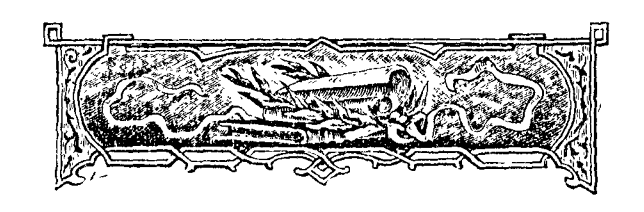
щіяся со дна рѣки и подводные камни, то острова, то, наконецъ, цѣлыя гряды или «заборы». Всѣхъ пороговъ десять. Вотъ они въ послѣдовательномъ порядкѣ отъ острова Хортицы къ Екатеринославу: порогъ Вильный, Лишній, Товалжинская гряда и порогъ Будиловскій, порогъ Волникскій, порогъ Непасытецкій—самый большой и имѣющій ниже себя заборы: Воронову и Кривую, порогъ Тягинскій, Толчинская забора, порогъ Звапецкій, заборы Стрѣличья, Кривая-Богатырская, порогъ Лоханскій, порогъ Сурскій, Яцева забора, Воломинова и, наконецъ, порогъ Старокайдацкій.

Въ 1780 году купцомъ Фалѣевымъ былъ устроенъ на свой счетъ въ районѣ Непасытецкихъ пороговъ каналъ со шлюзомъ. Это была уже не первая попытка придти на помощь днѣпровскому судоходству. Еще раньше принимались мѣры для облегченія плаванія. Первая изъ этихъ мѣръ, оказывается, предпринята была въ 1732 году *). Въ 1853 году были устроены каналы, предназначенные для обхода пороговъ въ особенно опасную пору—по спадѣ воды.

По сколько стараній ни было приложено къ этому дѣлу, а днѣпровскій рѣчной путь, все-таки, до сихъ поръ остается прегражденнымъ.

---

*) По свѣд. Геогр.-Стат. Слов. П. П. Семенова.



Горнозаводскій край.

Въ КОРОТКІЙ періодъ времени, на глазахъ одного поколѣнія совершилось быстрое перерожденіе нашего юга. Тучныя Новороссійскія степи, представлявшія широкое поле для мирнаго хозяйственнаго труда, изобиловавшія цвѣтущими экономіями, привольными пастбищами, а потому и громадными стадами скота, въ послѣднія 15—20 лѣтъ зажили нѣсколько иной, промышленной жизнью... Широкое развитіе горнаго дѣла, проведеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ, возникновеніе огромныхъ заводовъ измѣнило физіономію этого края и новая дѣятельность, на взглядъ посторонняго наблюдателя, теперь взяла рѣшительный верхъ надъ старой. Да оно, пожалуй, такъ и на самомъ дѣлѣ. Лѣтъ двадцать назадъ Новороссійскій югъ, въ особенности Екатеринославская губернія, славилась своимъ рогатымъ скотомъ,

коневодствомъ, овцеводствомъ. Теперь стада рѣдѣютъ, овцеводство падаетъ, прежній широкій размахъ сельско-хозяйственнаго труда чувствительно съуживается. Но параллельно съ этимъ развитіе рудничной и заводской жизни идетъ въ гору.

Многое создано здѣсь исключительно русскою энергіею. Покойный А. Н. Поль, которому обязаны своимъ развитіемъ богатыя Криворожскія желѣзныя руды, положилъ основаніе металлургическому производству близъ Екатеринослава, его же стараніями выстроена 500-верстная Екатерининская желѣзная дорога, связавшая рядъ рудниковъ съ линіями Лозово-Севастопольской и Харьково-Николаевской. Около того же Кривого Рога, въ районѣ пяти желѣзныхъ рудниковъ, съ 1891 г. французской компаніей организовано новое заводское предпріятіе — доменный чугунно-плавильный заводъ. Все это почти что вчерашніе факты и чуть ли не единственнымъ крупнымъ заводскимъ предпріятіемъ въ краѣ, унаслѣдованнымъ отъ прежняго времени, отъ шестидесятыхъ годовъ, является казенный Луганскій литейный заводъ. Онъ расположенъ, впрочемъ, въ отдаленной части губерніи (Славяносербскій уѣздъ), не имѣющей прямого отношенія къ интересующему насъ приднѣпровскому району. Заводъ Брянскаго общества (рельсо-прокатный, желѣзо-дѣлательный и механическій) находится возлѣ Екатеринослава на

самомъ берегу Днѣпра, у станціи Кайдаки [1]) Екатерининской желѣзной дороги. Другой заводъ Южно-Русскаго общества—также близкій сосѣдъ Екатеринослава.

Заводы Брянскаго и Днѣпровскаго обществъ по размѣрамъ производства, по своей солидной и дѣятельной роли въ хозяйственной жизни не одного только Юга, представляютъ выдающееся явленіе. Первый изъ нихъ, основанный въ 1887 году, принадлежитъ Брянскому акціонерному обществу, которое еще раньше, съ 1873 года, владѣло заводомъ въ Орловской губерніи (Брянскій уѣздъ [2]). Александровскій придпѣпровскій заводъ вырабатываетъ изъ криворогскихъ рудъ чугунъ, бессемеровскую и мартеновскую сталь, сортовое желѣзо, желѣзные мосты, стропила и балки, рельсы и рельсовыя скрѣпленія, трубы, телеграфныя проволоки и проч. [3]). Дѣятель-

[1]) Отъ станціи Гришино той же дороги (въ 189 верстахъ отъ Екатеринослава) начинается рядъ каменноугольныхъ копей.

[2]) Брянское общество основано въ 1873 году извѣстнымъ желѣзнодорожнымъ дѣятелемъ П. І. Губонинымъ и инженеромъ В. Ф. Голубевымъ. Въ настоящее время оно состоитъ подъ предсѣдательствомъ князя В. Н. Тенишева въ сотрудничествѣ съ директорами В. Ф. Голубевымъ, С. И. Петровскимъ и А. М. Шишковымъ.

[3]) Чугуна на заводѣ производится до 7 милл. пуд. въ годъ, стали бессемеровской, мартеновской и др.—до 5 милл

ность его быстро разростается; въ 1890 году валовой доходъ его доходилъ до 4 милліоновъ рублей. На заводѣ до 2,900 человѣкъ рабочихъ. Это цвѣтущее русское предпріятіе среди цѣлаго сонма расплодившихся на югѣ иностранцевъ. Александровскій заводъ находится въ нѣкоторой связи съ Брянскимъ: выработаннымъ у себя чугуномъ, желѣзомъ и сталью онъ снабжаетъ Брянскій для постройки на послѣднемъ паровозовъ, машинъ, локомобилей, пароходовъ и т. д.

Заводъ южно-русскаго Днѣпровскаго металлургическаго общества расположенъ въ 30 верстахъ отъ Екатеринослава. Обязанный своимъ существованіемъ все тому же доблестному дѣятелю юга А. Н. Полю, этотъ заводъ принадлежитъ въ настоящее время бельгійской фирмѣ «Кокериль» и варшавскому заводчику г. Рау. Общество «Кокериль», сдѣлавшееся извѣстнымъ у насъ, главнымъ образомъ, благодаря пароходамъ выстроеннымъ имъ для нашей Волги—одно изъ старѣйшихъ въ Бельгіи. Оно основано знамени-

---

пуд., сортового желѣза до 1 милл. пуд., желѣзныхъ мостовъ, стропилъ и балокъ до 500 тыс. пуд., рельсовъ для желѣзныхъ дорогъ—до 4 милл. пуд., рельсовыхъ скрѣпленій до 600 тыс. пуд., чугуннаго литья машинныхъ частей до 250 тыс. пуд., водопроводныхъ трубъ также до 250 тыс. пуд., телеграфной проволоки до 100 тыс. пуд.

тымъ Дж. Кокериль. Судостроеніе вообще одна изъ главнѣйшихъ отраслей въ дѣятельности заводовъ общества. По этой части широко работаетъ и Днѣпровскій заводъ, изготовляя сталь для паровыхъ судовъ и разныя принадлежности.

Основаніе громадныхъ металлургическихъ заводовъ на югѣ произвело нѣкоторый переворотъ въ общемъ строѣ торгово-промышленной жизни Россіи. Въ прежнее время не только сѣверъ и центральныя губерніи, но и весь югъ снабжались листовымъ и сортовымъ желѣзомъ изъ одного могущественнаго источника—съ Уральскихъ заводовъ. Уральскіе заводчики были, такъ сказать, полноправными хозяевами желѣзнаго рынка цѣлой Россіи и съ ними конкуррировало только иностранное желѣзо, обложенное, впрочемъ, потомъ высокою пошлиною. Теперь размѣры прежняго господства Урала нѣсколько урѣзаны. Развитіе дѣятельности южныхъ металлургическихъ заводовъ, изготовляющихъ сортовое желѣзо, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе отнимаетъ изъ-подъ опеки Урала разныя мѣстности юго-запада, Кіевскій раіонъ, низовое Приднѣпровье и проч. Оно же вытѣснило изъ этихъ мѣстъ и желѣзо привислянскихъ заводовъ. Эти завоеванія южныхъ заводчиковъ постепенно подвигаются и на Сѣверъ къ московскимъ предѣламъ, хотя, впрочемъ, они не пойдутъ тамъ слишкомъ далеко. Только въ области ли-

стового желѣза господство Урала остается ненарушеннымъ на рынкахъ Россіи.

Листовое желѣзо, кровельное, имѣетъ довольно опредѣленный кругъ потребленія и идетъ преимущественно въ города. Сортовое удовлетворяетъ безчисленнымъ надобностямъ городской и сельской жизни, требованіямъ желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ, заводовъ и проч., и распадается на массу подраздѣленій, сообразно своему назначенію. Это желѣзо—полосное: шинное (для колесъ), полушинное (болѣе узкое), угловое, квадратное, проволочное, желѣзныя прутья и т. д. Въ связи съ сортовымъ желѣзомъ можно поставить котельное: тонко-котельное (идущее для выдѣлки цистернъ и резервуаровъ) и толсто-котельное (для паровиковъ и локомотивовъ).

Вотъ въ области этихъ-то родовъ желѣза, удовлетворяющихъ разнообразнѣйшему спросу, и сказалось завоеваніе екатеринославскими заводами рынковъ южной Россіи.

Говоря о Приднѣпровьѣ и о горнозаводскомъ краѣ, нельзя обойти молчаніемъ центра этого промышленнаго раіона — Екатеринослава. Онъ, кромѣ того, слишкомъ тѣсно связанъ, и съ рѣчною жизнью низового Днѣпра.

Въ обходъ пороговъ приходится сдѣлать изъ Александровска въ Екатеринославъ круговой путь по

желѣзнымъ дорогамъ: 70 верстъ по Лозово-Севастопольской дорогѣ до Синельникова и 47 верстъ по Екатерининской. Екатерининская дорога, народившаяся въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ, имѣетъ замѣчательный мостъ черезъ Днѣпръ. Этотъ мостъ— одно изъ крупнѣйшихъ у насъ желѣзнодорожныхъ сооруженій. Онъ второй по длинѣ послѣ извѣстнаго Александровскаго моста черезъ Волгу (у Сызрани). Волжскій мостъ имѣетъ около 700 саженъ длины, Днѣпровскій—585 саженъ. Постройка его стоила 3.930,701 р., т. е. каждая погонная сажень обошлась въ 6,719 руб. Съ моста, передъ самымъ подходомъ поѣзда къ Екатеринославскому вокзалу, можно любоваться прекраснымъ видомъ. Изъ оконъ вагона видна далеко внизу широкая полоса Днѣпра; мостъ какъ бы повисъ въ воздухѣ. Берега довольно отлого спускаются къ рѣкѣ; правый, екатеринославскій, представляетъ пеструю картину, изобилуя лѣсными пристанями, лѣсными складами, паровыми лѣсопильнями и проч.

Екатеринославская пристань—дѣятельнѣйшая и крупнѣйшая на Днѣпрѣ; кромѣ лѣсу, она принимаетъ и отпускаетъ до 6 милл. пуд. разной клади. Въ мелководные годы она работаетъ съ удвоенной энергіей, такъ какъ плоты, задерживаемые выше мелями, поздно прибываютъ сюда и пропускаютъ вмѣстѣ съ тѣмъ время, удобное для прохода че-

резъ пороги. Къ Херсону уже не пробраться и лѣсъ поступаетъ въ обработку на Екатеринославскихъ лѣсопильняхъ. Къ сожалѣнію, Днѣпръ *около самаго* Екатеринослава нѣсколько капризенъ. Тутъ наблюдается такое-же явленіе какъ на Волгѣ у Саратова: рѣка постепенно отходитъ отъ городского берега. Это грозитъ, конечно, многими неудобствами и потерями для города.

Екатеринославъ — городъ крайне своеобразный. Ему свойственны такія особенности, которыя рѣзко выдѣляютъ его изъ ряда другихъ городовъ Юга. Прежде всего онъ чрезвычайно расползся въ ширь и благодаря этому занялъ такую громадную территорію, на которой, при экономіи въ мѣстѣ, могли-бы помѣститься, пожалуй, два такихъ-же города. Это какой-то черноземный степнякъ, не знающій предѣловъ своимъ угодьямъ. Широчайшія улицы съ бульварами по срединѣ окаймлены по обѣимъ сторонамъ по преимуществу небольшими одно-этажными и двухъ-этажными домами. Дома, въ свою очередь, часто раздѣлены другъ отъ друга садиками и полисадниками. Такая раскиданность построекъ очень удобна въ пожарномъ отношеніи и, кажется, на этомъ основаніи городъ содержалъ до сихъ поръ всего одну пожарную команду. Здѣсь, тишь да гладь: городъ сонный; на улицахъ движенія мало, безлюдье, тишина—точно все вымерло...

Безконечная главная улица поднимается въ гору и выводитъ на широкую площадь, гдѣ съ одной стороны высится мѣстный Преображенскій соборъ, съ другой — скверъ съ памятникомъ основательницѣ города—Екатеринѣ II. Императрица мечтала создать здѣсь пышную столицу Юга съ великолѣпными зданіями, съ грандіознымъ соборомъ, превосходящимъ соборъ св. Петра въ Римѣ. Но, увы, блестящимъ проектамъ не суждено было осуществиться; дальнѣйшая судьба поставила городъ въ болѣе скромныя рамки. Въ центрѣ того громаднаго пространства, которое предназначалось Екатериною для собора, теперь красуется сравнительно небольшой храмъ, построенный при Императорѣ Николаѣ.

Въ глубинѣ ограды, окружающей соборный садикъ, находится монументъ, имѣющій слѣдующую надпись:

«Въ память Благочестивѣйшей Государыни Императрицы Екатерины II, положившей здѣсь въ 1787 году собственною своею монаршею десницею первый камень во основаніе соборнаго сего храма, совершившагося щедротами Благочестивѣйшаго Государя Императора Николая I».

Этотъ памятникъ, сооруженный въ 1835 году (мѣсяца мая 9-го дня), состоитъ изъ пьедестала, на которомъ возвышается колонна, увѣнчанная крестомъ. Колонна, какъ гласитъ надпись, привезена «изъ древняго Таврическаго Херсонеса, откуда произтекъ на Россію свѣтъ Христовъ».

Другой памятникъ на противоположной сторонѣ соборной площади украшенъ громадной статуей Императрицы; внизу на широкомъ пьедесталѣ начертаны слова:

«Императрицѣ Екатеринѣ II отъ благодарнаго дворянства Екатеринославской губерніи. 1846 года».

Кромѣ памятниковъ, достопримѣчательностью Екатеринослава служитъ также бывшій дворецъ Екатерины II, выстроенный Потемкинымъ (впослѣдствіи Дворянское собраніе) [1]). Здѣсь нѣкоторое время жила Екатерина II—въ періодъ своего путешествія по Югу.

На площади около екатеринославскаго собора ежегодно бываютъ двѣ крупныя и многолюдныя ярмарки: Ивановская (съ 26-го сентября) и Петропавловская (съ 24-го іюня по 1-е іюля).

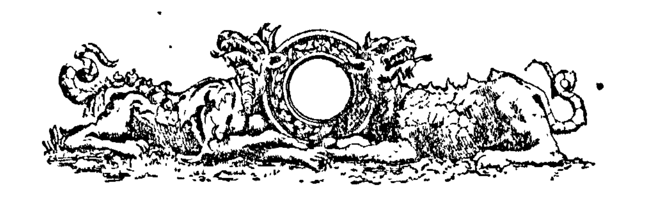
Выше замѣчено, что Екатеринославъ—центръ южно-русской горной промышленности. Однако, будучи таковымъ по своему положенію, онъ въ сущности до послѣдняго времени имѣлъ очень платоническое отношеніе къ сосѣднимъ промысламъ и не былъ связанъ съ ними. Лишь въ 1891 году съ открытіемъ въ Екатеринославѣ горнаго Управленія южной Россіи и съ назначеніемъ начальникомъ этого управленія зна-

[1]) Дворецъ подаренъ екатеринославскому дворянству императоромъ Николаемъ Павловичемъ.

тока горнаго дѣла на Югѣ горн. инж. Л. П. Долинскаго, онъ дѣйствительно сдѣлался важнымъ центромъ горнаго раіона.

Застрахованный отъ пожаровъ, Екатеринославъ, однако, съ давняго времени подвергается нашествіямъ противоположной стихіи — воды. Старая часть города находится на низкомъ уровнѣ и случающіяся здѣсь наводненія сильны и опустошительны. Одно изъ такихъ наводненій было въ 1845 году. Очень опустошительное наводненіе, вызванное страшнымъ ливнемъ, было лѣтомъ 1891 года.





Въ степяхъ Юга.

Щедро надѣленный естественными богатствами, сельскохозяйственный и горнозаводскій Югъ, требуетъ громаднаго количества рабочихъ рукъ. Въ урожайные годы цвѣтущія экономіи Новороссійскаго края еле-еле могутъ управиться съ полевыми работами; въ сотняхъ мѣстъ одновременно нуженъ слишкомъ большой приливъ рабочихъ силъ, чтобы во-время окончить уборку полей. Эта потребность вызываетъ изъ года въ годъ повторяющееся движеніе рабочихъ изъ подмосковныхъ губерній, Рязанской и Орловской, а также изъ Курской, Воронежской, Черниговской и Полтавской въ Екатеринославскія, Херсонскія и Таврическія степи, подъ Ростовъ и на Кубань. Случается, что и прибывшихъ рабочихъ не хватаетъ и хозяева Юга испытываютъ неисчислимыя затрудненія. Полчища батраковъ разобраны на зна-

комой намъ Каховской ярмаркѣ и въ другихъ мѣстахъ. Цѣны ростутъ, а рабочихъ не достать ни за какія деньги. Еще грустнѣе, конечно, обратное явленіе, когда несмѣтныя полчища рабочихъ находятъ на югѣ *неурожай*, *безработицу* и принуждены съ обманутыми надеждами и чуть не нищими уходить прочь. *Они* только напрасно прогулялись. Рабочее движеніе на югъ вообще не урегулировано и часто полно неурядицъ. Эти неурядицы будутъ еще понятнѣе, если мы познакомимся подробнѣе съ обычной обстановкой рабочаго движенія.

Много характерныхъ особенностей представляетъ это движеніе. Артель въ 9—10 человѣкъ и больше выходитъ изъ дому, изъ какой нибудь рязанской деревни, еще ранней весной, около Пасхи. Батраки идутъ подъ Ростовъ пѣшкомъ въ теченіи семи недѣль. Рязанскіе косари давно проторили себѣ путь не только въ ростовскіе края, но и далѣе «подъ самый Кавказъ». Количество рабочихъ, отправившихся на югъ, т. е. увеличеніе или уменьшеніе въ данный годъ числа «отходчиковъ», кромѣ видовъ на урожай у себя на родинѣ и другихъ мѣстныхъ условій, зависитъ еще отъ слѣдующаго весьма важнаго обстоятельства. Если въ прошлое лѣто, напримѣръ, на югѣ былъ хорошій урожай, высокія цѣны и отходчики принесли домой много денегъ, то это дѣйствуетъ заразительнымъ образомъ на односельчанъ и земля-

ковъ и можно быть почти увѣреннымъ, что нынче двинутся на югъ даже тѣ, кто съ большею пользою могъ бы сидѣть дома. Между тѣмъ на югѣ можетъ и не быть въ данный годъ хорошаго урожая; непомѣрный наплывъ пришлыхъ артелей только понизитъ цѣны до минимума. Заработокъ плохъ, часть народа сидитъ безъ дѣла и положеніе рабочихъ, въ общемъ, выходитъ самое плачевное.

Эта ходьба на удачу, безъ точныхъ разсчетовъ и въ силу только гадательнаго ожиданія большихъ заработковъ, въ значительной степени служитъ источникомъ неурядицъ. Много вреда приносятъ также невѣрные слухи и толки, проникающіе въ тѣ села, которыя живутъ отхожими промыслами. Плохой годъ и плохой заработокъ, въ свою очередь, совершенно неосновательно могутъ сократить размѣры рабочаго движенія въ будущую весну, тогда какъ въ жизни юга можетъ и не быть ничего, оправдывающаго это сокращеніе. Несоотвѣтствіе между спросомъ и предложеніемъ служитъ вообще въ дѣлѣ снабженія Юга рабочими, очень характерною чертою.

Немало было попытокъ урегулировать передвиженіе артелей батраковъ сообразно мѣстнымъ потребностямъ. Въ 1889 году эту цѣль преслѣдовалъ, напримѣръ, извѣстный проектъ г. Баталина, въ то время управляющаго Лозово-Севастопольской желѣзной дорогой—проектъ, рекомендовавшій привлечь

къ дѣлу снабженія юга рабочими, начальниковъ желѣзнодорожныхъ станцій, какъ лицъ, знакомыхъ съ истинными нуждами своего раіона. Но ни этотъ проектъ, ни старанія земствъ не помогли дѣлу, и снабженіе юга рабочими до сихъ поръ представляетъ картину полнаго неустройства.

Любопытная вещь, что въ годы, выдававшіеся изобильнымъ урожаемъ, въ рабочемъ дѣлѣ на югѣ водворялась безпорядочная сутолока, едва ли еще не большая чѣмъ въ годы другого характера. Были примѣры, что, соблазняясь необычайно высокою платой, рудничные рабочіе (каменно-угольные рудники) бросали копи, въ Маріуполѣ не оставалось ни одного извощика, кучера или повара. Начиналось какое-то столпотвореніе. Всѣ бросали обычныя занятія и устремлялись на полевыя работы, ибо поденная плата доходила до 4-хъ рублей мужчинѣ и до 2 руб. женщинѣ (1888 г.). Сельскохозяйственный трудъ временно уподоблялся бѣшеному ажіотажу.

Въ годы тяжелые—другое горе. Рабочимъ въ теченіи одного лѣта, въ поискахъ труда, приходится совершать сложныя, утомительныя и безтолковыя перекочевки съ мѣста на мѣсто. Въ этихъ поискахъ народъ основывается на слухахъ и толкахъ. Экономя деньги, заработанныя на поляхъ крайняго юга, артели многіе десятки верстъ идутъ пѣш-

комъ. По двое, по трое сутокъ онѣ безпрерывно на ногахъ; только, когда эта долгая дорога по степи подъ жестокимъ іюльскимъ солнопекомъ въ конецъ истомитъ батраковъ, они садятся въ поѣздъ желѣзной дороги, чтобы высадиться на станціи, гдѣ есть урожай и предполагаются хорошія цѣны. Кому изъ бывавшихъ на югѣ въ страдную пору, не приходилось видѣть поѣздовъ, переполненныхъ косарями или громадныхъ полчищъ батраковъ, наводняющихъ станціи и располагающихся на желѣзнодорожныхъ дебаркадерахъ и около нихъ въ долгомъ ожиданіи нужнаго имъ поѣзда. Наши желѣзныя дороги вдобавокъ мало приспособлены къ рабочему движенію, хотя и завели поѣзда съ IV классомъ. Плохо приходится народу и въ третьемъ классѣ обыкновенныхъ поѣздовъ, которыми они часто принуждены пользоваться для переѣзда на небольшихъ разстояніяхъ. Масса косарей заполняетъ всѣ скамейки, размѣщаясь даже на полу и въ проходахъ; яблоку негдѣ упасть, атмосфера убійственная и, при 40 градусной жарѣ, въ вагонѣ положительно можно задохнуться. Вагоны IV класса въ этомъ случаѣ лучше: они доступнѣе для воздуха извнѣ и легче вентилируются, но такъ какъ туда набиваютъ народъ какъ сельдей въ бочонкѣ, то слышатся справедливые протесты несчастныхъ путешественниковъ. Нужно 9ы прицѣпить новые вагоны. «Прицѣпай!» кричатъ

кондукторамъ, но послѣдніе умѣютъ отклонять подобныя заявленія. «Видите, молъ, заявляютъ *они* *косарямъ*, что написано: 40 человѣкъ, 8 лошадей. Коли будете бунтовать, еще восемь лошадей къ вамъ поставимъ...» Передъ такой находчивостью косари преклоняются и успокоиваются.

Въ этомъ, преисполненномъ всякихъ невзгодъ, рабочемъ движеніи принимаютъ замѣтное участіе и бабы, которыхъ то и дѣло вы видите среди толпы косарей. Имъ особенно тяжело достаются всѣ трудности предварительнаго пути на далекій югъ. Въ путь пускаются, конечно, тѣ бабы, которыя не нужны дома на деревнѣ и безъ которыхъ можно обернуться въ хозяйствѣ. Бабы на поляхъ вяжутъ снопы, громадятъ, заработывая при хорошихъ условіяхъ до 30 руб. и болѣе.

Тяжело приходится батракамъ на желѣзной дорогѣ; не лучше имъ и на пароходахъ иныхъ мелкихъ владѣльцевъ. Пароходчики этого сорта, работая, главнымъ образомъ, по перевозкѣ грузовъ, берутъ пассажировъ какъ товаръ, не предоставляя имъ самыхъ необходимыхъ удобствъ. Пассажиры для нихъ — дѣло побочное, второстепенное. Не зачѣмъ упускать эту статью дохода, но не зачѣмъ и особенно церемониться съ принятою живою кладью. И дѣйствительно, не церемонятся! Не даромъ же разсказываютъ на Азовскомъ морѣ о косаряхъ, раз-

мѣщаемыхъ, за недостаткомъ мѣста, въ пустыхъ бочкахъ и превращаемыхъ какъ бы въ новѣйшихъ Діогеновъ, о безконечныхъ странствованіяхъ батраковъ на какомъ нибудь пароходѣ, неожиданно взявшемъ на буксиръ баржу, или везущемъ тѣхъ же батраковъ кругомъ, по разнымъ портамъ, вмѣсто того, чтобы прямо доставить ихъ въ какой нибудь близь лежащій пунктъ.

Высаживаясь въ іюлѣ на станціяхъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, батраки работаютъ «по казакамъ», т. е. по найму у донскихъ казаковъ для молотьбы хлѣба и постепенно подвигаются на сѣверъ къ роднымъ предѣламъ. Имъ пора бы домой, полевыя работы на югѣ уже на исходѣ, но въ годы неудачнаго заработка приходится очень повременить возвращеніемъ. Глядя на свою истрепанную и истертую одежду, рязанцы говорятъ: «По рубашкамъ—по домамъ бы, а по бумажкамъ—не время». Въ силу этого «не время». они и стремятся пополнить скудный запасъ заработанныхъ на югѣ бумажекъ. Только если годъ былъ хорошъ, и батраки выработали по 40 и 50 рублей на брата, то они не особенно дорожатъ попутными работами. Эта сумма даетъ возможность избѣгнуть обратнаго пѣшаго странствованія, обернуться въ дорогѣ и приличную толику денегъ привезти домой.

Сельскохозяйственное дѣло — капризное дѣло, и

не мудрено, что въ передвиженіи рабочаго люда изъ рязанскихъ и курскихъ деревень на таврическій и прикавказскій югъ играетъ громадную роль масса случайностей. Можно сказать даже, что вся жизнь пришлаго люда, пока онъ на югѣ,—есть сплошное сцѣпленіе случайностей. Вѣчныя колебанія рабочей платы то балуютъ народъ большими заработками, то заставляютъ его считаться съ крайней нуждой, почти съ нищетой. Поднимаясь съ нормы въ 7—8 р. до 10—12 руб., плата за уборку десятины падаетъ до 3 и 4 руб. Иногда и при хорошемъ урожаѣ чрезмѣрное количество нагрянувшихъ на югъ батраковъ находится въ незавидномъ положеніи. Хорошо въ этомъ случаѣ только хозяевамъ, которые, при удвоенномъ комплектѣ рабочихъ, управляются въ короткій срокъ.

Если и трудно бороться въ сферѣ рабочаго движенія съ могущественными случайностями, независимыми ни отъ нанимателей, ни отъ нанимаемыхъ, то несомнѣнно можно и должно улучшить самыя условія странствованій. У насъ же какъ-то такъ выходитъ, что не желѣзныя дороги примѣняются къ извѣстнымъ формамъ громаднаго рабочаго движенія, а это послѣднее принуждено покоряться капризамъ желѣзныхъ дорогъ.

Подобно сельскохозяйственному, и горнозаводскій югъ Россіи не свободенъ отъ неурядицъ съ рабочими.

Южной металлургической промышленности приходится считаться съ затрудненiями въ этой сферѣ, главнымъ образомъ, вслѣдствiе неимѣнiя на мѣстѣ вполнѣ надежнаго и постояннаго контингента заводскихъ рабочихъ. Въ очеркахъ «По Черному морю» я уже касался этого вопроса, примѣнительно къ каменноугольнымъ рудникамъ. Южнымъ заводамъ не легче рудниковъ; имъ приходится выписывать рабочихъ издалека и въ этомъ отношенiи молодая заводская промышленность Юга, поставлена куда хуже чѣмъ, напримѣръ, промышленность Урала, имѣющая къ своимъ услугамъ опытное заводское населенiе.

Если въ интересахъ сельскаго хозяина нужно урегулированiе рабочаго передвиженiя, то въ интересахъ заводчиковъ Юга необходимо нѣчто другое. Имъ нужны не прибывшiя только на время полчища рабочихъ, а обжившееся на мѣстѣ постоянное рабочее населенiе. Бездомныхъ пришлыхъ людей нельзя прочно привязать къ промыслу. Нужно созданiе на мѣстѣ завода возможно большихъ удобствъ для семейной жизни рабочихъ. Этотъ путь—единственный, способный оградить южно-русскую промышленность отъ шаткости въ рабочемъ вопросѣ. И надо отдать справедливость нѣкоторымъ южнымъ заводчикамъ: ими уже кое-что сдѣлано въ этомъ направленiи. Напримѣръ, администрацiя Александровска-

го желѣзодѣлательнаго и рельсопрокатнаго завода Брянскаго общества добилась прикрѣпленія къ землѣ рабочихъ изъ чужихъ краевъ. Все пространство между Екатеринославомъ и заводомъ въ послѣднее время сплошь застроено домиками рабочихъ, выходцевъ изъ Орловской губерніи.

Созданіе такихъ рабочихъ центровъ, съ перенесеніемъ на новое мѣсто, такъ сказать, всего семейнаго строя рабочаго люда, только и въ состояніи оказать серьезныя услуги горнозаводской промышленности Юга.





Нефтяное дѣло въ Одессѣ.

Важнѣйшимъ пунктомъ въ Россіи по нефтяному экспорту, какъ извѣстно, служитъ Батумъ, отпускающій заграницу въ послѣдніе годы 35—40 милліоновъ пудовъ керосина и другихъ нефтяныхъ грузовъ. Въ 1890 году отпускъ Батума дошелъ даже до 42½ милліоновъ пудовъ, которые пошли въ Англію (6½ милл. пуд.), на Мальту и Гибралтаръ (около 1 мил. пуд.), въ Австро-Венгрію (дистилатъ, 6 мил. пуд.), во Францію, Бельгію, Германію, Италію, Турцію, Нидерланды, и проч. [1]). Проникнувъ уже въ мѣстности Архипелага, въ Аравію и Сѣверную Африку (1½ мил. пудовъ), наши нефтяные продукты идутъ также въ Индію и Кохинхину

[1]) Болѣе подробный очеркъ развитія нефтяного дѣла см. въ книгѣ «По Черному морю».

(1 мил. пуд.), на Яву и Филиппинскіе острова (около 3 мил. пуд.), въ Китай и въ Японію (по $1^1/_2$ мил. пуд.). Сравнительно съ цифрами, рисующими распространеніе нашихъ нефтяныхъ продуктовъ на рынкахъ Европы и показывающими завоеванія такихъ отдаленныхъ міровыхъ рынковъ, какъ Филиппинскіе острова или Японія, количество нефтянныхъ грузовъ, отправляемыхъ Батумомъ въ южно-русскіе порты, представляется очень скромнымъ. Керосина и другихъ продуктовъ идетъ каботажемъ въ эти порты, главнымъ образомъ въ Одессу, около 4 мил. пудовъ. Одесса служитъ для нефтяныхъ грузовъ важнымъ передаточнымъ пунктомъ и снабжаетъ ими какъ юго-западную Россію, такъ и прилегающія къ ней заграничныя мѣстности. Грузы отправляются туда частію каботажемъ, частію по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ. Одесса снабжается нефтяными продуктами преимущественно помощью наливныхъ пароходовъ «Русскаго Общества Пароходства и Торговли», которое вообще широко развило наливное дѣло, достигнувъ въ послѣднее время даже того, что громадный пароходъ Общества «Блескъ», можно сказать, открылъ Америку въ нашемъ морскомъ дѣлѣ: онъ явился въ 1890 г. первымъ русскимъ наливнымъ пароходомъ, посѣтившимъ воды Новаго Свѣта.

Ввозъ въ Одессу керосина и другихъ нефтяныхъ

продуктовъ, пока ограниченный, съ каждымъ годомъ однако, нѣсколько увеличивается и хотя увеличеніе составляетъ маленькую величину, но зато величину надежную, постоянную, дающую поводъ разсчитывать, что Одесса въ недалекомъ будущемъ должна играть болѣе важную роль въ черноморскомъ нефтяномъ дѣлѣ. Это обстоятельство вызвало въ 1888 году вопросъ о сооруженіи нефтяной гавани въ Одессѣ, а съ 1890 года началась уже постройка этой гавани въ предмѣстьѣ «Пересыпь».

Пересыпь—окраина Одессы, средоточіе фабрикъ, заводовъ, скотобоенъ,—хотя и находится въ очень близкомъ сосѣдствѣ съ городомъ, но до сихъ поръ была какимъ-то захудалымъ дѣтищемъ Одессы, чуждымъ благоустройства. Нефтяная гавань имѣетъ солидные размѣры. Отдѣляющаяся отъ берега искусственная дамба, длиною въ 432 и шириною въ 15 погонныхъ саженъ, образуетъ обширное внутреннее пространство для стоянки судовъ. Къ дамбѣ примыкаетъ около берега площадь длиною въ 160 и шириною въ 25 пог. саженъ, образующая портовую территорію, а въ противоположномъ концѣ, въ морѣ, дамба соединяется подъ прямымъ угломъ съ моломъ длиною въ 130 и шириною въ 30 пог. саженъ. Стѣнки мола поднимаются надъ водой на 9 фут. и кромѣ того, чтобы защитить гавань отъ сильныхъ всплесковъ воды, возможныхъ въ особенности при юго-во-

сточныхъ вѣтрахъ, самыхъ безпокойныхъ въ Одессѣ, устроенъ *особый парапетъ въ 7 фут*. Къ внутренней сторонѣ мола и къ части дамбы, могутъ приставать разгружающіеся наливные пароходы большой осадки. Въ виду этого глубина доведена здѣсь до 24 фут.

Гавань сооружается исключительно изъ русскихъ матеріаловъ, изъ которыхъ, кстати сказать, выстроенъ весь Одесскій портъ, т. е. ранѣе существующія четыре гавани: Практическая, Карантинная, Новая и, такъ называемая, «Угольная». Лѣсъ (сосна и дубъ) доставленъ съ Днѣпра, песокъ изъ нѣмецкой колоніи Лютсдорфъ (въ 12 верстахъ отъ Одессы), цементъ изъ Петербурга съ Глухо-Озерскаго завода Г. Шевцова, контрагента работъ по сооруженію гавани. На каменныя работы пошелъ Бугскій гранитъ (изъ Голты и Вознесенска) и мѣстный камень: Одесскій и Аккерманскій.

Надо сказать, что добыча камня въ Одессѣ составляетъ особую промышленность. Здѣсь масса каменоломенъ, находящихся по окраинамъ города: на Маломъ Фонтанѣ, на Среднемъ, на Большомъ, на Холодной Балкѣ, въ Перубайскѣ. Большинство зданій и домовъ Одессы выстроены изъ мѣстнаго камня. Онъ залегаетъ или не глубоко подъ землей (подземныя каменоломни) или почти на поверхности, (открытыя каменоломни). Камень известковый, мяг-

кій, легко поддающійся распиливанію и обдѣлкѣ, Изъ подземныхъ каменоломень, съ глубины въ 7—19 саж. камень извлекается при помощи колодцевъ. Обыкновенно устраиваются два колодца; въ одномъ изъ нихъ сдѣлана лѣстница или подъемныя кади для людей, другой служитъ собственно для подъема камня. Камень рѣжутъ «ходами»; отбитыя большія глыбы разрѣзываются пилами и даютъ отдѣльные куски, которые, смотря по величинѣ, носятъ названія: шестериковъ, пятериковъ, четвериковъ и трояковъ. Мелкій камень, остающійся отъ пилки, образуетъ «бутъ». Есть группа подземныхъ каменоломень другаго типа, гдѣ добыча камня производится при помощи такъ назыв. «выѣздовъ». Тамъ камень вывозится на поверхность лошадьми, пріученными къ темнотѣ. Выбираются лошади особой породы, очень выносливыя; черезъ два-три года работы подъ землей, онѣ часто слѣпнутъ. Рабочіе, впрочемъ, стараются сохранять лошадямъ зрѣніе. завязывая имъ глаза. Въ открытыхъ каменоломняхъ добывается камень, залегающій не далѣе 7 сажень отъ поверхности земли. Эти каменоломни доставляютъ преимущественно плиту (1-го и 2-го сорта) и тотъ же «бутъ». Въ одескомъ градоначальствѣ владѣльческихъ каменоломень 279; въ пригородныхъ селахъ до 200 каменоломень общественныхъ, мѣщанскихъ. Каменоломни работаютъ періодически,

соотвѣтственно размѣрамъ спроса на камень. Всѣ онѣ почти никогда не дѣйствуютъ; въ 1891 году, напримѣръ, работало только 120 владѣльческихъ каменоломень, да столько же мѣщанскихъ. Самыя крупныя одесскія фирмы, добывающія камень, гг. Циммермана, Бр. Розенъ, Ал. Тработти, Л. Шерманъ и друг. На одесскихъ каменоломняхъ до 3,500 человѣкъ рабочихъ.

Но вернемся къ нефтяному порту хотя осталось сказать о немъ очень немного.

На нефтяную гавань было ассигновано правительствомъ 1,500,000 рублей. Работы производились инженерами путей сообщенія подъ наблюденіемъ главнаго инженера Новороссійскихъ коммерческихъ портовъ.

Разсчитанная, какъ мы сказали, главнѣйшимъ образомъ на удовлетвореніе будущихъ, болѣе широкихъ нуждъ Одесскаго нефтяного дѣла, новая гавань, помимо своего прямого назначенія, *сослужитъ также* и нѣкоторую побочную полезную службу городу. Пересыпь, эта захудалая окраина Одессы, должна оживиться и измѣниться къ лучшему. Сосредоточеніе здѣсь въ будущемъ, кромѣ нефтяной, также и угольной гавани, сооруженіе кораблестроительныхъ доковъ вызоветъ новую промышленную жизнь и постоянную кипучую дѣятельность.



Херсонесъ.

Херсонесъ—эта колыбель Христіанства въ Россіи—одинъ изъ замѣчательныхъ уголковъ Крыма. Крымъ вообще не бѣденъ стариною, но въ этомъ пунктѣ точно въ сокровищницѣ, созданной историческими судьбами, сосредоточилось собраніе особенно цѣнныхъ памятниковъ древности. Остановимся на Херсонесѣ подробнѣе.

Херсонескій монастырь расположенъ въ двухъ верстахъ отъ Севастополя, на каменистомъ полуостровѣ, нѣкогда служившемъ пріютомъ знаменитаго Корсуня, основаннаго за 500 лѣтъ до Рождества Христова. Изъ красивыхъ севастопольскихъ улицъ, изъ длинной вереницы изящныхъ зданій вы попадаете на окраину города съ ея маленькими мазанками. Далѣе экипажъ безшумно ѣдетъ пыльною степью. Дорога скверная, изрытая ухабами и един-

ственное ея достоинство—чрезвычайная краткость. Она идетъ по наклонной плоскости; косые крутогоры и рискованные спуски тянутся отъ Севастополя вплоть до самаго Херсонеса.

Вотъ показалась синяя даль моря. На берегу, круто спускающемся къ водѣ, высится стройное зданіе Херсонесскаго собора, а слѣва въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ него—монастырскія стѣны... Это новый соборъ и Херсонесскій монастырь. Новый соборъ, построенный на самомъ мѣстѣ крещенія Св. Владиміра, имѣетъ чрезвычайно величественный видъ. Громадный по размѣрамъ, онъ щеголяетъ легкостью стиля и изяществомъ отдѣлки. Соборъ двухъ-этажный: внизу храмъ во имя Рождества Пресвятой Богородицы, вверху—Владимірская церковь съ придѣломъ во имя Св. Александра Невскаго.

Тридцать лѣтъ шли работы по сооруженію и отдѣлкѣ Херсонесскаго собора. Сооруженіе его было задумано еще адмираломъ А. С. Грейгомъ въ періодъ Крымской войны. Въ 1859 году былъ Высочайше утвержденъ проектъ постройки, разработанный профессоромъ Гримомъ. Храмъ строился изъ инкерманскаго камня и инкерманскаго же мрамора.

Нижній этажъ церкви нѣсколько мраченъ. Тамъ, какъ разъ посрединѣ, приходятся остатки стѣнъ того древняго храма Рождества Богородицы, въ которомъ девять вѣковъ назадъ крестился Св. Владиміръ.

Камни выровнены и облицованы сверху мраморными плитами, надъ мѣстомъ крещенія поставлена мраморная плита съ соотвѣтствующей надписью. На остаткахъ стѣнъ имѣются двѣ надписи; одна изъ нихъ напоминаетъ вкратцѣ исторію нынѣшняго собора. Основаніе главнаго престола Св. Владиміра положено было въ 1861 году, 14 августа, Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ княземъ Владиміромъ Александровичемъ, принявшимъ затѣмъ званіе ктитора храма. Постройка зданія произведена т. сов. Губовинымъ. Начатый въ 1861 году, храмъ былъ оконченъ въ 1877 году.

Слѣдуетъ замѣтить, однако, что въ 1877 году онъ былъ готовъ лишь вчернѣ; оставались еще сложныя работы по внутренней отдѣлкѣ, которыя и производились въ теченіи трехъ лѣтъ (съ 1888 г.) подъ руководствомъ архитектора г. П. Чагина. Соборъ былъ совершенно оконченъ и освященъ осенью 1891 года.

Широкая каменная лѣстница ведетъ изъ нижняго храма въ верхнюю церковь. Послѣдняя имѣетъ совсѣмъ иной видъ; въ ней, въ противоположность нижней, море свѣта, падающаго чрезъ цвѣтныя окна имѣющія форму круга и креста. Просторный, съ высокими сводами, храмъ производитъ прекрасное впечатлѣніе. На иконостасѣ множество великолѣпныхъ образцовъ церковной живописи. Выдается большая

икона Тайной Вечери, а также иконы Спасителя и Божіей Матери, Св. Владиміра, Св. Ольги и св. Александра Невскаго. Полъ храма украшенъ мозаикой.

Около новаго собора, на окружающей его площади, находятся остатки старины: фундаменты двухъ древнихъ храмовъ. Тутъ-же, на большомъ пространствѣ, обнесенномъ стѣною, раскинулись развалины древняго города. Отъ воротъ идетъ къ морю широкая дорога, бывшая нѣкогда главной улицей этого города; отъ нее отдѣляется сѣть переулковъ. На всемъ пространствѣ развалинъ въ теченіи многихъ лѣтъ производятся прославившія Херсонесъ раскопки. Опытный глазъ по размѣрамъ обсыпавшихся фундаментовъ, по расположенію вросшихъ въ землю камней, угадываетъ молитвенныя помѣщенія древнихъ, кладбища подъ храмами, частные дома, торговые ряды, остатки водопроводной сѣти и проч. Въ ямахъ иногда можно встрѣтить цѣлые и подгнившіе черепа и кости.

Херсонесскія раскопки дали возможность составить здѣсь большую коллекцію всякихъ предметовъ. Слишкомъ крупныя каменныя вещи: мраморныя колонны древнихъ храмовъ, плиты, куски стѣнъ образовали отдѣльное собраніе; мелкія-же вещи, монеты 567 и 867 гг., сосуды и проч. собраны въ монастырскомъ музеѣ. Помѣщеніе музея невелико и онъ весь уставленъ вещами. Періодически одинъ изъ мо-

наховъ *обходитъ* музей, знакомя посѣщающихъ Херсонесъ туристовъ со всѣми археологическими диковинками.

Херсонесскій монастырь, почти заново возведенный послѣ крымской войны, въ настоящее время одинъ изъ небольшихъ; въ немъ всего 30 человѣкъ братіи.





Гурзуфъ.

Мы уже знакомы съ крымскими южно-бережными курортами[1]). Остановимся теперь нѣсколько подробнѣе на Гурзуфѣ.

Изъ Ялты до Гурзуфа 13—14 верстъ. Сообщеніе поддерживается дилижансами, но можно проѣхать и въ экипажѣ. Кромѣ того, изъ Ялты ходитъ въ Гурзуфъ паровой катеръ. Верхняя сухопутная дорога (есть еще нижняя кордонная тропа) идетъ по горамъ, на значительной высотѣ надъ моремъ; тутъ тѣ же спуски, тѣ же подъемы, что и по дорогѣ въ Алупку. По временамъ открываются глубокіе овраги, покрытые пышнымъ ковромъ бархатной южной зелени, съ татарскими хижинами на самомъ днѣ. Слѣва надъ шоссе поднимается громадная декорація, въ которой

[1]) См. очерки «По Черному морю».

въ пестромъ безпорядкѣ перемѣшались вѣтвистыя горныя поросли и длинныя ленты дикаго плюща, обвивающаго камни и стволы деревьевъ. Большія глыбы гранита, мѣстами совсѣмъ повисли надъ дорогой и, кажется, вотъ, вотъ-онѣ должны сейчасъ свалиться и раздавить экипажъ. Цѣлый рядъ глыбъ карабкается мѣстами вверхъ по горѣ, вплоть до вершины... Это точно усѣянное скалами кладбище невѣдомыхъ міру великановъ; иногда каменистый обрывъ совсѣмъ виситъ надъ вашей головой. Справа отъ шоссе—крутой зеленый спускъ къ морю съ раскиданными кое-гдѣ площадями виноградниковъ, съ граціозными группами высокихъ кипарисовъ, съ бѣлыми татарскими мазанками. А тамъ дальше, внизу, лучшее украшеніе пейзажа—уходящее до горизонта нѣжно-бирюзовое море, гладкое какъ зеркало и словно задремавшее при полуденномъ зноѣ.

Картина моря, непрерывно сопровождающая васъ, когда вы ѣдете изъ Ялты въ Алупку по верхней дорогѣ, по дорогѣ къ Гурзуфу иногда невидима. Недалеко отъ Ялты шоссе проходитъ такимъ образомъ, что море загораживается встрѣчными холмами, зеленью парковъ и дачами. Между Ялтой и Гурзуфомъ не мало интересныхъ пунктовъ, и цѣлый рядъ дачъ казны и частныхъ владѣльцевъ. Тутъ, между прочимъ, «Селямъ», имѣніе графа Орлова-Давыдова, «Берекетъ», дача г-жи Шатовой, при которой вы-

строена теперь около шоссе небольшая церковь, Массандра, деревня Никита, дача г. Киліусъ «Альпекито» и Ай-Даниль, имѣніе Удѣльнаго вѣдомства.

Массандра—въ $3^1/_2$ верстахъ отъ Ялты. Отъ воротъ идетъ спускъ, развѣтвляющійся ниже на дорожки; одна изъ нихъ приводитъ къ прелестному одноэтажному домику, кругомъ обставленному зеленью. Это контора имѣнія, гдѣ выдаются билеты лицамъ, желающимъ посѣщать Массандру. Чистенькія выхоленныя дорожки, широкія аллеи и узенькія тропинки цѣлою сѣтью покрываютъ здѣсь горный склонъ, пробираясь мимо густыхъ стѣнъ великолѣпной южной зелени, мимо всѣхъ этихъ старыхъ кипарисовъ, магнолій, платановъ, орѣховыхъ деревьевъ, шелковицы, мимо безчисленныхъ заботливо прибранныхъ цвѣтниковъ. Тутъ же, точно въ сказочномъ царствѣ, подъ сѣнью густой и тяжелой южной зелени, пробираются по камнямъ съ мягкимъ журчаніемъ идиллическіе ручейки, образуя игрушечные водопады и каскады. Для полноты картины недостаетъ развѣ влюбленныхъ пастушковъ и пастушекъ. Массандрскій паркъ, идущій по склону берега вплоть до моря, нѣсколько напоминаетъ Воронцовскій паркъ въ Алупкѣ, но онъ обширнѣе послѣдняго и въ его безконечныхъ аллеяхъ не мудрено заблудиться.

По дорогѣ къ Гурзуфу въ сезонное время большое

движенie. Вашъ экипажъ нагоняютъ извощичьи колымаги, везущiя чающихъ исцѣленiя пацiентовъ съ многочисленными сундуками и чемоданами, дилижансы съ тѣми-же пацiентами; на встрѣчу попадаются блестящiя кавалькады всадниковъ и амазонокъ, вкусившихъ уже крымскаго воздухо-леченiя,—съ неизбѣжнымъ татариномъ проводникомъ въ пестро расшитомъ кафтанѣ. Покажется и трогательная парочка, сдерживающая лошадей и склонившаяся съ сѣделъ другъ къ другу для интимной бесѣды, конечно, не о воздухо-леченiи.

Массандра осталась далеко позади; вотъ промелькнули деревня Никита, Ай-Василь. Еще небольшое разстоянiе—и экипажъ въѣзжаетъ въ ворота Гурзуфа.

Въѣздъ въ Гурзуфъ очень красивъ. На протяженiи двухъ верстъ дорога, точно змѣя, свернувшаяся въ нѣсколько колецъ, капризно изгибается по береговому склону. Кучеръ то пускаетъ лошадей во весь ходъ, то, завидѣвъ крутой поворотъ, съ силой сдерживаетъ ихъ, чтобы не дать слишкомъ разлетѣться экипажу. Еще задолго до съѣзда внизъ весь Гурзуфъ съ высоты берега видѣнъ какъ на ладони; посмотрите внизъ—и передъ вами, точно на планѣ, характерные контуры гурзуфскаго побережья. Въ море врѣзывается широкiй мысъ, имѣя противъ себя два скалистыхъ островка. Вдоль бухты, образуемой мы-

сомъ, на площадкѣ, очень невысоко поднимающейся надъ уровнемъ моря, раскинулись постройки Губонинскаго Гурзуфа, а слѣва на высотѣ мыса татарскіе домики деревни Гурзуфъ. Налѣво отъ мыса вдается въ берегъ вторая бухточка, за ней третья, а тамъ поднимается изъ моря темной громадой «Медвѣдь-гора».

Весь склонъ Гурзуфскаго берега, отъ верхняго шоссе вплоть до нижней площадки, покрытъ виноградниками. Сплошное зеленое море виноградныхъ кустовъ окружаетъ сѣрую полосу дороги. Разогнавшись на крутизнахъ спуска, экипажъ, наконецъ, не въѣзжаетъ, а, такъ сказать, влетаетъ въ Гурзуфъ.

Сдѣлавшись лѣтъ 10—11 назадъ имѣніемъ извѣстнаго желѣзнодорожнаго дѣятеля П. І. Губонина, Гурзуфъ за этотъ срокъ обращенъ имъ въ очень благоустроенный курортъ, не уступающій по части разныхъ затѣй насиженнымъ лѣчебнымъ мѣстечкамъ Запада. Поклонники тишины и патріархальности и любители неподстриженной природы, конечно, всегда предпочтутъ Гурзуфу очаровательную въ своей простотѣ Алупку, но люди, избалованные комфортомъ, ищущіе многолюднаго общества, толпы, развлеченій будутъ на сторонѣ Гурзуфа, который въ состояніи удовлетворить ихъ вкусамъ и требованіямъ. Правда, жизнь ужасно дорога здѣсь, итоги расходовъ выростаютъ въ громадныя цифры, но курортный Крымъ

вѣдь и вообще не отличается дешевизной; любостяжателенъ онъ точно продающая свою красоту модная кокотка. И необходимость, и роскошь все преподносится здѣсь пришлому люду по невозможной таксѣ.

Въ Гурзуфѣ пять большихъ отелей (было шесть, но одинъ сгорѣлъ) съ 600 номерами, съ электрическимъ освѣщеніемъ, съ шикарными общими залами, съ изящными террасами, выходящими въ паркъ. Въ удачный сезонъ все это наполняется массою сѣверянъ; въ тѣнистыхъ аллеяхъ парка шуршатъ богатые дамскіе туалеты. Людность и салонное оживленіе не покидаютъ этого черноморскаго уголка до тѣхъ поръ, пока по первому дыханію поздней осени всѣ пришлые гости не разъѣдутся по зимнимъ резиденціямъ.

Громадный паркъ съ густою, подчасъ непроницаемою, чащею южной флоры, съ разсчищенными тропинками и съ таинственными аллеями, словно самой судьбой предназначенными для нѣжныхъ свиданій, составляетъ лучшее украшеніе Гурзуфа. Здѣсь—

Стройны тополи въ долинахъ вознеслись,
Гдѣ дремлетъ нѣжный миртъ и темный кипарисъ.

Въ чащѣ парка пахучій лавръ чередуется съ орѣховыми деревьями, лавро-вишня—съ каштанами. Есть

уголокъ, гдѣ широко расправилъ свои вѣтви ливанскій кедръ, сосѣдствуя съ итальянскимъ кедромъ; финиковыя пальмы, платаны, кипарисы, обвитые массами плюща, магноліи, разнообразятся великолѣпными собраніями кактусовъ, олеандровъ, розъ, а съ изящныхъ грядокъ глядятъ маленькія иммортельки.

Въ тѣни высокихъ кипарисовъ красуется двухъэтажный домъ Губонина съ выходящей къ парку большой террасой. Около дома — громадный платанъ Пушкина. Кромѣ этого платана, о пребываніи Пушкина въ Гурзуфѣ въ 1820 г. напоминаетъ старый кипарисъ имени поэта, находящійся подлѣ дома въ густой чащѣ другихъ деревьевъ.

Гурзуфъ—баловень фортуны. Это изящная и дорогая игрушка, выняньченная и выхоленная очень богатой и очень заботливой рукой. Убаюкиваемый плескомъ прибоя, Гурзуфъ нѣжится подъ этимъ теплымъ небомъ среди благоухающихъ цвѣтниковъ, бархатныхъ лужаекъ, щедро вспоенныхъ искусственной поливкой, среди фонтановъ, журчащихъ въ скрытыхъ отъ взора уголкахъ парка. Не довольствуясь птицами, посылаемыми ему небомъ, Гурзуфъ слушаетъ собственныхъ птицъ: не далеко отъ дома г. Губонина находится обширный птичникъ съ доброю сотней неугомонныхъ и суетливыхъ канареекъ. Въ этомъ уголкѣ Черноморья не только вѣчный праздникъ

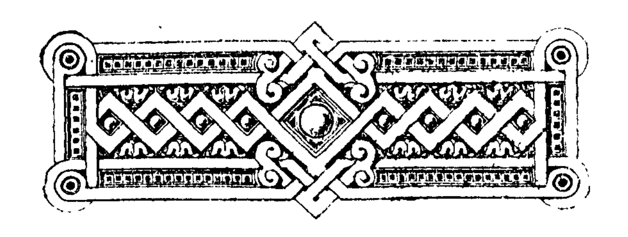
южной природы, но едва ли еще не болѣе праздникъ искусства, такъ подровнявшаго эту природу и такъ ее «усовершенствовавшаго», что дальше и идти некуда. «Тамъ гдѣ море вѣчно плещетъ»—всегда бываетъ нѣсколько безпокойно. Въ Ялтѣ, напримѣръ, вѣчный плескъ мѣшаетъ спать непривычному нервному человѣку. Въ Гурзуфѣ прибой слабо доносится сквозь густыя живыя стѣны зелени, и составляетъ, при этомъ условіи, нѣкоторую принадлежность мѣстной поэзіи: мягкій шумъ его скорѣе нѣжитъ слухъ, чѣмъ безпокоитъ. А взгляните на эти оранжереи, на эти ливанскіе кедры, очутившіеся слишкомъ далеко отъ своей законной родины, на эти тыквы, которыя властная рука заставила обвивать сквозныя стѣны хорошенькихъ бесѣдокъ и свѣшивать свои плоды съ ихъ потолка — и въ концѣ концовъ вы, конечно, приходите къ заключенію, что Гурзуфъ—въ сущности незаконный сынъ природы, ибо здѣсь прежде всего торжествуетъ искусство.

На окраинѣ Гурзуфскаго парка, на берегу моря выстроена въ послѣднее время небольшая весьма изящнаго вида Успенская церковь, освященная осенью 1891 года.

До перехода въ руки г. Губонина Гурзуфъ составлялъ собственность нѣкоторыхъ знаменитыхъ русскихъ людей. Такъ, послѣ крымской войны онъ при-

надлежалъ князю Потемкину, потомъ герцогу де-Ришелье, князю Воронцову и, наконецъ, Фундуклею. Г. Губонинъ купилъ его, кажется, за 250 тысячъ у наслѣдниковъ Фундуклея гг. Врангеля и Краснокутскаго.





Морскія впечатлѣнія.

Сколько-бы ни толковали о непріятностяхъ морской болѣзни, но море имѣетъ такія волшебныя свойства и такую притягательную силу, что это маленькое пятнышко совершенно стушевывается... Да, наконецъ, морская болѣзнь и не представляетъ ничего ужаснаго. Побольше воздуху, побольше бодрости—вотъ собственно лучшій рецептъ отъ морской болѣзни. Кто не забивается въ каюту въ унылом̃ъ ожиданіи заболѣванія, не закупоривается тамъ въ четырехъ стѣнахъ, а проводитъ время на открытой палубѣ, тотъ, можно смѣло сказать, меньше всего страдаетъ отъ морской болѣзни. Послѣдняя для новичковъ въ морѣ представляется какимъ-то страшилищемъ; они запасаются, по совѣту сострадательныхъ лицъ, то цѣлымъ транспортомъ лимоновъ, то коньякомъ, то крѣпко перевязываютъ себѣ жи-

вотъ или, наконецъ, стараются ѣсть противъ желанія. И, увы, все оказывается безполезнымъ, — никакими мѣрами не предохранишь себя...

Морская болѣзнь—въ сущности полнѣйшее ничтожество сравнительно съ тою пользою, которую въ состояніи принести морское путешествіе... Чудный здоровый воздухъ, которымъ вы дышете полной грудью, картины природы, смѣняющіяся одна другою,—вотъ лучшіе стороны морскихъ поѣздокъ... Прибавьте къ этому крѣпкій сонъ подъ убаюкивающій плескъ воды, подъ отдаленный мѣрный шумъ машины. Садясь на пароходъ, лучше всего забыть о существованіи морской болѣзни, тѣмъ болѣе, что ея можетъ и не быть: въ лѣтніе мѣсяцы сплошь и рядомъ выдаются великолѣпные спокойные рейсы. Даже по Азовскому морю, извѣстному своей вѣчной зыбью, пароходъ иногда скользитъ какъ по озеру и ожиданіе морской болѣзни является только напрасной тревогой.

Морская поѣздка въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ привлекательнѣе рѣчной. На рѣкѣ нельзя равнодушно смотрѣть на безпорядочную картину судоходныхъ затрудненій. Послѣ всѣхъ этихъ мелей, перекатовъ, чортовыхъ камней и подводныхъ грядъ на морскомъ пароходѣ положительно отдыхаешь. Онъ увѣренно плыветъ, не зная ни капризныхъ измѣненій фарватера, ни движущихся песковъ, ни пло-

товъ, загораживающихъ путь, и прочихъ, неисчислимыхъ на рѣкѣ, невзгодъ...

Море, отъ зари до зари мѣняющее свои чудные задумчивые тоны, даритъ цѣлымъ рядомъ западающихъ въ память впечатлѣній. Кто разъ совершитъ большую морскую поѣздку, тотъ врядъ ли откажется повторить ее. Поздней осенью и зимой картины моря отдаютъ суровостью, путешествіе становится безпокойнѣе, но въ іюнѣ, въ іюлѣ и въ августѣ морская поѣздка—незамѣнима. Продолжительность пути скрадывается, время летитъ незамѣтно и слышишь только какъ вахтенный матросъ бьетъ стклянку за стклянкой. Стклянки—это морскіе часы, мелодичный звукъ которыхъ хорошо знакомъ всѣмъ, плававшимъ на морскихъ судахъ. Онъ пріятно выдѣляется въ шумѣ набѣгающихъ волнъ и отчетливо слышенъ во всѣхъ концахъ парохода.

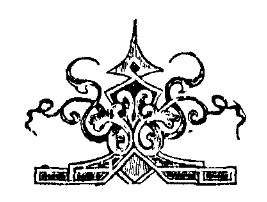
Не послѣднее дѣло въ морской поѣздкѣ, и въ особенности въ поѣздкѣ по Черному морю—разнообразіе типовъ, съ которыми сталкиваетъ путешествіе. Порою передъ вами цѣлая этнографическая выставка. Въ поѣздку вдоль кавказскихъ береговъ приходится слушать тягучіе звуки бандуры, а во время слѣдованія парохода анатолійскимъ рейсомъ вы можете любоваться оригинальнѣйшимъ зрѣлищемъ мѣстной пляски, когда нѣсколько туземцевъ, сѣвшихъ въ промежуточныхъ портахъ, возьмутся другъ съ другомъ

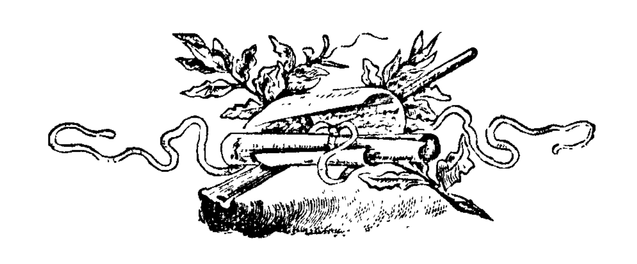
за руки и топчутся на одномъ мѣстѣ, сопровождая свою тяжелую и шумную, но малоподвижную пляску не то какимъ-то особеннымъ пѣніемъ, не то просто выкриками. Одинъ и тотъ же мотивъ, точно жужжаніе пчелинаго роя, стономъ стоитъ въ воздухѣ. Каждый развлекается по своему, дорога устраняетъ излишнія стѣсненія, дѣлаетъ людей общительнѣе и только турецкія женщины, опекаемыя и допекаемыя шпіонами, принуждены безмолвно созерцать морскую гладь...

Отъ одного боя стклянокъ до другого пароходъ дѣлаетъ добрый десятокъ миль. Съ мягкимъ шумомъ вертится прикрѣпленный на кормѣ механическій лагъ, отсчитывающій пройденные «узлы». Это живая справочная книжка для мореходцевъ. Сброшенная въ воду крылатка быстро вращается тамъ на длинномъ шнуркѣ и приводитъ въ движеніе маленькій счетчикъ. Стоитъ взглянуть на часовой механизмъ, чтобы оріентироваться въ пройденныхъ миляхъ.

Морская жизнь, правильная, размѣренная, содѣйствуетъ даже хорошему расположенію духа... Если моряки, пожалуй, и не согласятся съ этимъ, то пассажиръ, диллетантъ въ морѣ, не обремененный никакими обязанностями, врядъ ли можетъ что возразить... Ему, свободному здѣсь отъ тревогъ и суеты далекой береговой жизни, приходится болѣть

душою развѣ только въ томъ случаѣ, если загнувъ «большой шлемъ», останешься безъ девяти... Да и морякамъ, впрочемъ въ лѣтнюю пору не приходится тяжело. Въ то время какъ ихъ собраты по рѣчному плаванью, по характерному выраженію, сидятъ на перекатахъ и «раковъ давятъ», они идутъ полнымъ ходомъ къ выглянувшей на горизонтѣ яркой точкѣ маячнаго огня... Лишь было бы побольше этихъ привѣтливо мигающихъ точекъ и судоходная работа значительно облегчается...





Черноморскіе маяки.

На нѣсколько миль кругомъ растилается волнующаяся морская пустыня; только въ одномъ мѣстѣ видна узкая зеленая полоска берега, отъ которой тянется въ море длинная песчаная коса. На мертвомъ якорѣ стоитъ суденышко, раскачиваемое волнами изъ стороны въ сторону. Это плавучій маякъ, на мачтѣ котораго по ночамъ зажигается яркій огонь — путеводная звѣзда для мореходцевъ. На пространствѣ Чернаго и Азовскаго морей, плавучихъ маяковъ немного — всего четыре*). Маякъ со всей его обстановкой — это совершенно особый

*) Тузлинскій — въ Керченскомъ проливѣ, Песчаный и Бѣглицкій—въ Азовскомъ морѣ. Кромѣ того, у входа въ Босфоръ—Босфорскій маякъ (турецкій).

міръ; здѣсь вдали отъ свѣта, вдали отъ берега живутъ люди. Цѣлые мѣсяцы, даже цѣлые годы проводятъ они среди моря. Скучно, тоскливо, но что же дѣлать! Гости пріѣзжающіе иногда къ начальнику маяка, долго не уживаются: «укачало», говорятъ, «везите обратно на берегъ». И гостя везутъ обратно, а обитатели маяка тоскливо смотрятъ ему вслѣдъ. На маякѣ непривычному человѣку, дѣйствительно, не выжить. Подъ осень суденышко такъ встряхивается морскими штормами, что чемоданъ стоящій на полу, рискуетъ взлетѣть на полку подъ потолкомъ. Только очень привычные къ морю люди, вполнѣ обтерпѣвшіеся, на маякѣ чувствуютъ себя какъ дома и не подвергаются морской болѣзни.

Осень—по истинѣ страшное время для обитателей плавучаго маяка. Въ это время, въ періодъ вѣтровъ и непогоды, жмутся къ маяку застигнутые штормами парусныя суда, часто ветхія и ненадежныя и начальство маяка даетъ у себя пріютъ командѣ пострадавшей шхуны. Въ октябрѣ бываетъ иногда на маякѣ до 300 душъ, спасающихся отъ непогоды и гибели; всѣхъ ихъ надо размѣстить, всѣхъ надо кормить, а между тѣмъ и постоянное маячное населеніе, случается, терпитъ въ это время стѣсненія по части съѣстныхъ припасовъ. Въ началѣ ноября море, въ особенности Азовское, начинаетъ сильно замерзать, судоходство заканчивается, маякъ все больше

затираетъ льдомъ—и все маячное населеніе со дня на день, съ минуты на минуту съ нетерпѣніемъ ждетъ, когда покажется на горизонтѣ военное судно, чтобы взять на буксиръ беззащитную посудину и отвести ее въ безопасное мѣсто зимовки. Пока судно еще не пришло, съ маяка летятъ просьбы и телеграммы, написанныя все на одну и ту же тему: «уберите насъ поскорѣе, замерзаемъ!» И настаетъ сущій праздникъ для маячныхъ обитателей, когда ихъ суденышко, послѣ не совсѣмъ пріятнаго плаванія подъ свѣжимъ осеннимъ вѣтромъ, окажется на покоѣ въ Керчи или въ Николаевѣ...

Въ лѣтніе мѣсяцы зато картина маячной жизни совершенно мѣняется. Хотя и скучно здѣсь, хотя и давитъ одиночество, но зато съ утра до ночи вы любуетесь чуднымъ зрѣлищемъ нѣжно-бирюзоваго моря; вы пользуетесь роскошнымъ морскимъ воздухомъ въ то время, когда тамъ на далекомъ берегу люди задыхаются отъ жары и пыли. Наконецъ, къ вашимъ услугамъ всегда хорошій рыбный столъ: стоитъ только послать ловцевъ за добычей. Явятся кефаль, судакъ, сельдь, чехонь собственныхъ уловъ. Мимо идущіе пассажирскіе пароходы два-три раза въ недѣлю доставляютъ на маякъ береговую провизію, которая даетъ возможность разнообразить пріѣдающіяся рыбныя блюда. На маякѣ—свой поваръ, одинъ изъ матросовъ, постигшій кулинарное искус-

ство гдѣ-нибудь на берегу, въ морскомъ собраніи или въ частномъ домѣ. Все такъ налажено, чтобы поставить хозяйство въ правильныя рамки. Прѣсная вода два раза въ день привозится матросами въ боченкахъ изъ ближайшаго береговаго селенія. Лѣтомъ маячная жизнь даже въ извѣстной степени привлекательна.

Населеніе маяка пробуждается рано—въ пять часовъ утра, до восьми идутъ хозяйственныя заботы и приготовленія, все чистятъ и скребутъ. Въ восемь все готово. Маякъ—военное судно, а потому и жизнь на немъ сходна съ жизнью на военномъ кораблѣ; здѣсь тѣ же ученья, тревоги и вообще тѣ же порядки.

Настаетъ вечеръ... Воздухъ свѣжѣетъ, море колышется и шумитъ больше и больше. Населеніе маяка погружается въ объятія Морфея, но наверху, на палубѣ, остаются на дежурствѣ сторожа судовой безопасности—старшина и двое матросовъ. Въ это время пассажиры приближающагося парохода могутъ различить, въ густомъ сумракѣ южной ночи, далекую и одинокую среди моря огневую точку. Это и есть огонь, зажженный на мачтѣ маяка. Иной маячный огонь виденъ за десять морскихъ миль, но не сразу. Сперва показывается зарево маяка, словно зарево пожара, затѣмъ и самый свѣтъ. Если маякъ свѣтитъ не бѣлымъ свѣтомъ, а, напримѣръ, краснымъ, то лучи его частью

скрадываются краснымъ стекломъ и онъ не такъ далеко видѣнъ. Таковъ Бѣглицкій плавучій маякъ на Азовскомъ морѣ въ 18 миляхъ отъ Таганрога. Свѣтъ его видѣнъ только за семь миль; эти семь миль — яснаго отчетливаго свѣта. Бѣлый свѣтъ сосѣдняго Песочнаго маяка (въ 33 миляхъ отъ Таганрога и въ 15 миляхъ отъ Бѣглицкаго маяка), видѣнъ дальше.

Если и тяжела вообще жизнь на маякѣ и много терпѣнія требуетъ она отъ служащихъ, за то служба эта щедро вознаграждается. Морской офицеръ, командиръ маяка, получаетъ то же усиленное содержаніе, что и въ плаваніи. При командирѣ имѣются помощникъ и лекарь. Морское вѣдомство, кромѣ того, весьма гуманно относится къ служащимъ на маякѣ. Командиру, въ очередь съ его помощникомъ, разрѣшаются отпуски; въ лѣтнее время, съ 1-го апрѣля по 1-е сентября, тотъ и другой могутъ уѣзжать на берегъ недѣли на двѣ. Въ неблагопріятное же для судоходства время: ранней весной (мартъ) и поздней осенью (сентябрь, октябрь и часть ноября) служащіе безотлучно находятся на своемъ маякѣ. Опытные матросы судовой команды совершаютъ въ это время подвиги безстрашія, мчась на шлюпкахъ по пѣнящемуся морю на помощь гибнущимъ судамъ и спасая людей. Матросовъ на плавучемъ маякѣ бываетъ человѣкъ двадцать.

Такова жизнь на маякѣ, этомъ небольшомъ же-

лѣзномъ суденышкѣ, какъ бы брошенномъ среди морского простора...

Береговые маяки находятся въ совершенно иныхъ условіяхъ, чѣмъ плавучіе. Жизнь на нихъ куда спокойнѣе; смотритель такого маяка можетъ, пожалуй, выработаться въ сельскаго хозяина, такъ какъ при иныхъ маякахъ дается въ его пользованіе участокъ земли для посѣвовъ. Любитель огородничества можетъ обратить такую землицу въ хорошее подспорье своему маленькому хозяйству. Сухопутное содержаніе, конечно, меньше морскаго, ибо и обстановка жизни иная. Тамъ капризы перемѣнчиваго моря, отдаленность отъ всего живаго міра, здѣсь твердая почва подъ ногами. Сухопутные маяки вообще чрезвычайно разнообразны: одни изъ нихъ высятся на *скалахъ среди дикихъ и пустынныхъ горъ и ущелій*, другіе въ центрахъ кипучей дѣятельности—въ благоустроенныхъ портахъ.

Начиная отъ Одессы, по Крымско-Кавказскому побережью расположены слѣдующіе маяки: маякъ Большаго Фонтана, маякъ Тендровскій, Тарханкутскій, Евпаторійскій, Херсонесскій, Ай-Тодоръ, Чауда, Кызъ-Аулскій, Павловскій, Камышъ-Бурунскіе створы (оба въ Керченскомъ проливѣ), Дообскій, Пенайскій (оба у входа въ Новороссійскую бухту),

Кодошскій (у Туапсе), Сочинскій, Сухумскій, Потійскій и Батумскій.

Въ Азовскомъ морѣ: Еникальскій, Темрюкскій, Бердянскій, Бѣлосарайскій и Таганрогскій.

Лучшими береговыми маяками изъ перечисленныхъ являются: электрическій маякъ въ Одессѣ, Тарханкутскій маякъ, Херсонесскій, Кызъ-Аулскій, Павловскій, Бердянскій и Таганрогскій, новый Сочинскій и нѣк. друг.

Усовершенствованія въ устройствѣ маяковъ, обзаведеніе электрическими приборами—показываютъ, что маячное дѣло успѣло уже стать у насъ на значительную степень совершенства. Къ сожалѣнію, только число маяковъ недостаточно.

Береговому человѣку трудно представить себѣ все значеніе маяка, а для моряка маякъ — все: существованіемъ маяка въ извѣстномъ пунктѣ часто рѣшается въ морѣ гамлетовскій вопросъ «быть или не быть»?

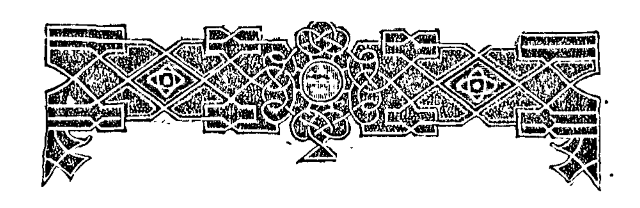
Если по сѣверному побережью Чернаго моря есть великолѣпные маяки, зато есть и большія пространства, лишенныя всякихъ огней. Все горе именно въ томъ, что маяки на громадномъ растояніи другъ отъ друга. Въ значительной части своего пути мореходцы лишены всякаго руководства и подвергаются большому риску и случайностямъ. Плаванье отъ «огня къ огню» невозможно. Напримѣръ,

у скалистаго мыса Кеатлама (въ 12 миляхъ отъ Өеодосіи), гдѣ погибъ въ 1890 году пароходъ «Русскаго общества», «Великій князь Константинъ»,— на протяженіи 80 миль (отъ Ай-Тодора до Чауды) нѣтъ ни одного маячнаго огня. Между тѣмъ этотъ мысъ, рѣзко выдвигаясь въ море, представляетъ настоящее пугало для судоходца. Движеніе судовъ здѣсь притомъ весьма оживленное и маякъ въ Меганамѣ или въ Кеатламѣ до крайности необходимъ. Между Керченскимъ маякомъ и Новороссійскими нѣтъ маячнаго огня на протяженіи 70 миль. Өеодосія, успѣвъ уже сдѣлаться коммерческимъ портомъ, лишена была портоваго огня. Какъ это ни странно, но въ бухту пароходы входили по огнямъ Өеодосійскаго клуба. Около мыса Пицунды (на закавказскомъ берегу; мѣсто гибели парохода «Труворъ») растояніе между маяками доходитъ до 110 миль. Здѣсь выстроено недавно прекрасное зданіе маяка, открытія дѣйствій котораго моряки ждали съ великимъ нетерпѣніемъ. Не подалеку отъ Одессы освѣтившей свой портъ электричествомъ, имѣются ужасные, въ смыслѣ ихъ освѣщенія, берега — это путь на протяженіи 86 миль отъ Большаго фонтана до Сулинскаго рукава, такъ какъ находящійся въ этомъ раіонѣ Днѣстровскій маякъ весьма плохъ.

Нарожденіе новыхъ маяковъ: Пицундскаго, Темрюкскаго, Сочинскаго даетъ поводъ думать, что

должна настать скоро пора обновленія и для другихъ мѣстъ Чернаго моря, являющихся настоящимъ царствомъ кромѣшной тьмы. Не говоря уже о роскошныхъ, широко обставленныхъ маякахъ, устройство въ указанныхъ мѣстахъ даже самыхъ незатѣйливыхъ, примитивнаго типа маяковъ явилось бы громадною помощью нашему коммерческому флоту.





За рубежемъ.

Азовское море обставлено маяками гораздо лучше, чѣмъ Черное, и если плаванье по азовскимъ водамъ не свободно отъ разныхъ невзгодъ, то уже по другимъ причинамъ. Это маленькое и мелкое море въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ представляетъ какъ бы подобіе рѣки; тутъ та же масса скрытыхъ препятствій: отмелей, подводныхъ косъ и другихъ песчаныхъ отложеній. Широкою полосою, вдоль урѣза берега, тянутся эти отмели—и на всемъ пространствѣ ни одного глубокаго и удобнаго закрытаго порта. Благодаря обилію мелководныхъ пространствъ и незащищенности отъ вѣтровъ, Азовское море по справедливости зовется бурливою лужей.

Азовское мелководье захватываетъ порядочную площадь у такихъ важныхъ и дѣятельныхъ пунктовъ, какъ напримѣръ, Бердянскъ, широко работающій

по экспорту зерна и тѣсно связанный поэтому съ азовскою судопромышленостью. Рейдъ его отдаленъ отъ города мили на четыре. Въ такомъ же положеніи Маріуполь, въ новомъ портѣ котораго пароходы не могутъ грузиться въ полной мѣрѣ.

Въ еще худшихъ условіяхъ Таганрогъ, отрѣзанный отъ мѣстъ стоянки большихъ судовъ разстояніемъ уже не въ четыре мили, а въ 10 — 20 миль. Таганрогъ, въ довершеніе горя, оказывается, въ совсѣмъ безнадежномъ положеніи при нордъ-остовыхъ вѣтрахъ, выгоняющихъ воду изъ мѣстной бухты... Даже азовскіе пароходы «Русскаго Общества», не имѣющіе особенно глубокой осадки (не болѣе 9 футъ), иногда не въ состояніи подойти къ пристани или, уже стоя у послѣдней, принуждены внезапно уходить подальше въ море, чтобы не застрять на мели, съ которой поднявшійся вѣтеръ съ поразительною быстротою сдуваетъ воду. Только пароходъ рѣчнаго типа и можетъ безбоязненно поддерживать сообщеніе между ближайшимъ рейдомъ (у островка Черепахи) и пристанью и проходить азовскія мели.

Иностранные пароходы глубокой осадки, приходящіе за зерномъ и стоящіе въ неясной дали, на горизонтѣ, не имѣютъ возможности принимать грузъ иначе какъ при помощи мелкихъ каботажекъ, постоянно шныряющихъ изъ здѣшнихъ портовъ на рейдъ и обратно съ рейда въ порты. Это особый про-

мыселъ, обязанный своимъ существованіемъ именно азовскому мелководію.

Но всѣмъ этимъ не исчерпываются яркія особенности азовской судоходной работы. Едва ли не самая *главная бѣда заключается въ мелководіи* Керченскаго *пролива* и въ *капризномъ строеніи его дна.* Мѣста наибольшей глубины въ проливѣ не превышаютъ 13—14 футъ. Этотъ азовскій Рубиконъ заслуживаетъ особеннаго вниманія: онъ представляетъ самое «насиженное», въ судоходномъ смыслѣ, мѣсто въ Азовскомъ морѣ: ни одинъ лѣтописецъ не перечислитъ всѣхъ судовъ, садившихся здѣсь на мель. И иностранные пароходы, и наши каботажки проводили здѣсь тяжелые часы безпомощности. Еще съ семидесятыхъ годовъ начались заботы правительства объ углубленіи пролива, не совсѣмъ легко поддававшагося, впрочемъ, гидротехникѣ. Но если невозможно сладить съ другими невзгодами азовскаго мелководья и коренным образомъ передѣлать знаменитый пунктъ «Азовскаго сидѣнья», то всегда въ нашихъ рукахъ уменьшить его вредъ и опасность. Степень тщательности съ какою обставляется онъ бакенами,—вотъ надежный источникъ благополучія. Малѣйшая неосторожность можетъ имѣть грустныя послѣдствія.

Таганрогскій рейдъ составляетъ крайнюю точку на сѣверо-востокѣ Азовскаго моря, гдѣ возможна

остановка груженыхъ морскихъ пароходовъ. Пространство у Ростова находится уже въ условіяхъ рѣчнаго плаванья. Морскіе пароходы осторожно пробираются сюда и лишь съ небольшой частью груза проходятъ Донскія гирла. Осадка судна не должна превышать 6 футъ, поэтому они принимаютъ остальной грузъ на рейдѣ, въ разстояніи 50 миль отъ Ростова. Мелководіемъ капризнаго Азовскаго моря промышленный Ростовъ поставленъ вообще въ очень неблагопріятное положеніе и не мудрено, что соперничество съ Новороссійскомъ черезчуръ ужъ быстро стало отзываться на немъ.

Зерно и уголь — главные грузы, отправляемые Ростовомъ и Таганрогомъ по Азовскому морю и дальше и поддерживающіе постоянныя судоходныя сношенія этихъ портовъ съ заграничными, Одессою и крымскими. Обратное судовое движеніе съ Чернаго моря къ Таганрогу и Ростову доставляетъ, между прочимъ, хлопокъ, мануфактуру, фрукты южнаго берега Крыма и проч. Разумѣется, это движеніе—къ Ростову — гораздо ограниченнѣе перваго и многія суда приходятъ въ сѣверные азовскіе порты только съ баластомъ.

Заключенное въ невысокихъ берегахъ, открытое для дѣйствія нордъ-остовыхъ и зюйдъ-вестовыхъ вѣтровъ, мелкое и лишенное надежныхъ убѣжищъ для судовъ, Азовское море является очень плохимъ

помощникомъ Донскому Югу, столь-щедро питающему его судоходную промышленность. Не забудемъ при этомъ, что въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ это море представляетъ безжизненную ледяную пустыню, которая сковываетъ въ своей неподвижности и всю жизнь окрестныхъ портовъ, столь дѣятельную лѣтомъ и осенью.





Приазовье.

Обозрѣвая послѣдовательно дѣятельность портовъ Чернаго и Азовскаго морей: Одессы, Севастополя, Ѳеодосіи, Новороссійска, Поти, Батума, Керчи, Бердянска, Маріуполя и Таганрога, мы пока оставили безъ должнаго разсмотрѣнія операціи важнаго отпускного пункта Донскаго края — Ростова, съ которымъ, однако, необходимо познакомиться для полноты общей картины торгово-промышленной жизни русскаго Юга. Ростовъ—крупная единица въ ряду черноморско-азовскихъ портовъ и хотя въ послѣдніе годы съ нимъ началъ сильно соперничать молодой Новороссійскъ, переманивающій къ себѣ кавказскій хлѣбъ, однако, онъ далеко не совсѣмъ потерялъ прежнее значеніе, созданное долгими годами. Изъ Ростова до сихъ поръ идетъ заграницу около 40—45 мил. пуд. хлѣба (1889 и

1890 гг.), и, по отпуску пшеницы, онъ и теперь занимаетъ первое мѣсто послѣ Одессы.

Хлѣбное дѣло, конечно,—главный рычагъ, поддерживающій значеніе Ростова, но слѣдуетъ замѣтить, что и внѣ этого дѣла его роль въ жизни Юга довольно большая и благодарная. Будучи центромъ богатаго степнаго и горнаго Донскаго раіона, онъ вмѣстѣ съ Таганрогомъ представляетъ связующее звено между промышленной дѣятельностью низоваго Поволжья и широко развитою торговлею Приазовскаго края.

Пшеничное дѣло, такъ сказать, даетъ тонъ жизни Приазовья. Въ періоды наибольшихъ отправокъ хлѣба, въ концѣ лѣта и осенью, Ростовъ и его окрестности охватываетъ лихорадочная дѣятельность. На берегу Дона, гдѣ сосредоточиваются главнымъ образомъ пшеничныя операціи, появляются горы хлѣба. Съ каждымъ днемъ, съ каждой недѣлей работа усиливается. Во второй половинѣ іюля идутъ еще подвозы партій прошлогодняго урожая, а съ прибытіемъ транспортовъ новаго урожая работы достигаютъ своей кульминаціонной точки. При обиліи хлѣба и спѣшной нагрузкѣ его на суда и пароходы, въ дѣлѣ отправокъ происходитъ почти тоже, что бываетъ при полевыхъ работахъ на Югѣ въ слишкомъ урожайные годы: плата увеличивается до очень солидныхъ размѣровъ и выносливый рабочій зара-

ботываетъ по 8—10 руб. въ сутки. Высокій заработокъ на пристаняхъ своими соблазнительными цифрами привлекаетъ иногда людей другихъ, совершенныхъ чуждыхъ хлѣбному дѣлу, спеціальностей: шахтарей, заводскихъ рабочихъ и даже чуть-ли ни поваровъ и лакеевъ.

Ростовъ питаютъ несмѣтными хлѣбными грузами Кавказъ (Ставропольская губернія, области Кубанская, Терская) и донскія станицы, но кромѣ того, эти грузы приходятъ сюда и изъ болѣе отдаленнаго Воронежскаго края. По правому берегу Дона, отъ ростовскихъ предѣловъ вплоть до Нахичивани—мѣстечка, служащаго въ хлѣбной торговлѣ правой рукой Ростова, возникъ безконечный особый городъ громадныхъ хлѣбныхъ амбаровъ, мимо которыхъ проходитъ полотно желѣзной дороги. Тутъ-же длинною вереницею тянутся пристани пароходствъ—морскихъ и рѣчныхъ и антрацитовая пристань «Русскаго Общества Пароходства и Торговли». Надъ водой возвышается цѣлый лѣсъ мачтъ и пароходныхъ трубъ. Взгляните на это пространство въ самую горячую пору, въ началѣ августа — и вы будете имѣть понятіе, что такое пшеничное царство и крупный пшеничный центръ. Нахичевань (въ 3 верстахъ отъ Ростова) съ ея невзрачными домиками и скверными улицами, по обилію жизни, по торговому движенію, въ это время—настоящая столица сравни-

тельно съ какимъ нибудь сопнымъ и чахлымъ губернскимъ городомъ.

Хлѣбное дѣло—дѣло очень своеобразное. Врядъли найдется какая нибудь другая отрасль торговли, поставленная въ такія же капризныя условія, стольже лихорадочно живущая интересами минуты, требующая столько же оборотливости и вдобавокъ построенная на такихъ же тонкостяхъ какъ купляпродажа зерна. Случалось-ли вамъ бывать въ бойкихъ центрахъ хлѣбныхъ привозовъ, куда постоянно стремятся безконечные крестьянскіе обозы, ѣдущіе изъ глубины степи, изъ отдаленныхъ селъ и деревень, иногда за 100—150 верстъ?..Если случалось—то, конечно, вы не могли не замѣтить многихъ характерныхъ чертъ, свойственныхъ исключительно пшеничнымъ рынкамъ и независимыхъ отъ того, гдѣ именно, въ какой мѣстности, происходятъ сдѣлки. И въ торговомъ мѣстечкѣ Юга и на хлѣбныхъ площадяхъ средняго или низоваго Поволжья—вездѣ одна и та же картина. Разница развѣ только въ томъ, что въ одномъ случаѣ въ роли продавца фигурируетъ самарскій степнякъ, а въ другомъ новороссійскій или прикавказскій хохолъ.

Пшеничный центръ живетъ главнымъ образомъ ночной жизнью... Утро еще не занялось, кругомъ тишина, полумракъ, въ воздухѣ свѣжій раздражаю-

щій холодокъ, надъ рѣкой висятъ дымки тумана. Еще три часа, но на хлѣбной площади уже начинаютъ пошевеливаться. Тутъ сгрупировались тысячи телѣгъ съ мѣшками пшеницы. Лошади и верблюды, выпряженые изъ телѣгъ, еще не проснулись. Изрѣдка только послышится непріятный крикъ пробуждающагося верблюда.

Къ пшеничному городу подошла толпа людей въ картузахъ, съ дѣловыми, озабоченными лицами. Они обходятъ то одинъ рядъ возовъ, то другой, раскрываютъ мѣшки и, словно нехотя, пересыпавъ зерно съ руки на руку, съ небрежнымъ и недовольнымъ видомъ отходятъ отъ воза: «Негодится, молъ, не надо вези обратно», какъ будто говоритъ ихъ взглядъ. На ходу, однако, надменный браковщикъ роняетъ: «Почемъ хочешь?» и быстро даетъ свою цѣну. Мужикъ не успѣлъ опомниться, какъ перваго покупателя уже и слѣдъ простылъ; передъ нимъ стоитъ второй, еще болѣе суровый. Этотъ сбиваетъ мужичью цѣну процентовъ на пять, третій даетъ еще меньше... Обходы повторяются и заставляютъ сельчанина очень призадуматься. Вѣдь по пріѣздѣ на площадь онъ освѣдомлялся о цѣнахъ и цѣны были повыше тѣхъ, которыя теперь даютъ ему. Мужикъ, конечно, упрямится, чувствуетъ что его прижимаютъ, но толпа въ картузахъ, знай себѣ, ходитъ около возовъ, да бракуетъ зерно. Время идетъ,

перспектива везти пшеницу обратно и пугаетъ мужика и онъ все болѣе и болѣе теряетъ почву подъ ногами. «Уступай», говоритъ ему одинъ картузъ, «уступай» подтверждаетъ второй. «Никакъ невозможно, слабо упрямится мужикъ, дайте, господинъ, Божескую цѣну». Но браковщикъ произошелъ многое, онъ уже сотни разъ вилъ веревки изъ крестьянской податливости и сельчанинъ—жалкая игрушка въ его рукахъ. «Соглашайся братъ, говоритъ новый картузъ изъ *компаніи, цѣна хорошая... право* слово, пятакъ даромъ получишь». «Не даромъ, возражаетъ крестьянинъ, а за пшеницу». «Нѣтъ братъ даромъ, даромъ даемъ. Вѣдь намъ хозяйскихъ денегъ не жаль».

Когда крестьянина въ конецъ изморитъ эта толпа въ картузахъ, онъ соглашается, хлопаютъ по рукамъ — сдѣлка совершена. Мужикъ не доволенъ продажей: вѣдь въ который разъ обошли его, но картузы великодушны, они подбадриваютъ пріунывшаго простачка и чтобы подсластить пилюлю, говорятъ ему: «*А ты молодецъ, братъ, умѣешь продать*». Простачекъ молчаливъ; покорный обстоятельствамъ, онъ беретъ «квитокъ» (ярлыкъ), и направляетъ свои десять-двадцать возовъ пшеницы къ амбару. Тамъ, случается, его обвѣсятъ — и ступай тогда на всѣ четыре стороны.

Знакомы инымъ, можетъ быть, и другіе пріемы.

Вотъ возы еще въ степи, городъ или село, гдѣ мужикамъ предстоитъ продать хлѣбъ, только-только вырисовывается на горизонтѣ. Но что это за люди, которые вышли на встрѣчу возамъ и по дорогѣ къ селу пріятно бесѣдуютъ съ мужиками? А это тѣ-же агенты хлѣботорговцевъ, тѣ-же рыцари хлѣбнаго поля. Чтобы не терять времени на площади, они заранѣе, еще въ пути, настраиваютъ извѣстнымъ образомъ продавца, сообщаютъ ему, по своимъ соображеніямъ, тѣ или другія свѣдѣнія о цѣнахъ и сулятъ хохлу обильное угощеніе «горілкой», если онъ повезетъ хлѣбъ въ рекомендуемый ими амбаръ.

Вымогательство, обманы, обвѣсъ,—вотъ что нерѣдко встрѣчаетъ мужичій и помѣщичій хлѣбъ на первыхъ же шагахъ своего появленія на рынкѣ. Слабое крестьянское упорство сталкивается тутъ лицомъ къ лицу со стачкою прикащиковъ-мартышекъ,—стачкою представляющей большую силу и, разумѣется, одерживающей побѣды. Разнообразные ухищренія находчиваго ума, хитрые пріемы и много торговой ловкости и дипломатіи направлены къ одной цѣли... Подумаешь: какъ непроизводительно тратятся иногда скрытыя силы и таланты!..

Мартышка и заяцъ — великіе двигатели въ области хлѣбной торговли и хлѣбное дѣло, выгодное для нихъ, на низшихъ своихъ ступеняхъ полно всякихъ невзгодъ для противной стороны—для хлѣбо-

пашца. Положимъ, время идетъ, крестьянинъ, въ силу долгаго опыта, становится ученъ и многіе фокусы и ухищренія хлѣботорговаго пройдошества дѣлаются невозможными. Но хотя черезчуръ грубые обманы и чуть не выколачиванье изъ мужика уступокъ, и отошли въ область прошедшего, однако, и теперь купля-продажа пшеницы не совсѣмъ благопріятно складывается для производителя. Пусть во главѣ многихъ хлѣботорговыхъ предпріятій стоятъ почтеныя имена, хоть воплощенные ангелы, но это не мѣняетъ общей картины, ибо, помимо ихъ, занимающихъ «верхи», въ каждомъ хлѣбномъ гнѣздышкѣ масса дѣльцовъ низшаго разряда, разной мелкоты. Эти сотни хитрыхъ, плутоватыхъ людей, безмѣрно алчныхъ и жестокихъ въ дѣлахъ наживы, играютъ очень большую роль и въ общей массѣ хлѣбныхъ операцій имъ принадлежитъ весьма видное мѣсто.

Соприкасаясь съ одной стороны съ интересами глухой деревни, съ другой съ многомилліонными оборотами заграничнаго экспорта, хлѣбное дѣло, при извѣстныхъ условіяхъ, бьетъ въ два кнута: страдаетъ сельскій хозяинъ, страдаетъ, благодаря искусственной порчѣ хлѣба, очень развившейся, и репутація нашего зерна на міровыхъ рынкахъ. Во всемъ и вездѣ возможны исключенія, но они не опровергаютъ правила.

Ростовъ имѣетъ громадныя торговыя связи съ заграничными потребителями русскаго зерна; одна группа его экспортеровъ отпускаетъ хлѣбъ въ Англію, другая въ Италію, въ Грецію, третья ведетъ дѣла съ Франціей и т. д. Хлѣбный экспортъ Ростова находится главнымъ образомъ въ рукахъ грековъ. Наиболѣе солидныя и крупныя здѣшнія фирмы: Маркъ Вальяно, Скараманга Мануси и К°, Елисъ и К°, Сканави и Максимовъ, Маврокордато, Бр. Дрейфусъ и К°, Н. Скараманга, Севастопуло, Е. Зифо, Бр. Зифо, Ф. Ренгерцъ, Петрококино и Бр. Мордовцевы. Хотя въ числѣ экспортеровъ и попадаются русскія фамиліи, но въ общемъ участіе русскихъ въ ростовской хлѣбной торговлѣ очень незначительно.

Кромѣ хлѣбнаго дѣла, Ростову принадлежитъ немаловажная роль въ рыбной торговлѣ. Эту роль онъ дѣлитъ со своимъ близкимъ сосѣдомъ—Таганрогомъ. Во-первыхъ, въ ростовскихъ краяхъ, въ низовьяхъ Дона и на азовскомъ взморьѣ, очень значительное собственное рыболовство, но едва-ли не еще важнѣе дѣятельность Ростовскаго порта по операціямъ съ волжскимъ рыбнымъ товаромъ. Вотъ тутъ-то онъ и является связующимъ звеномъ между Волгою и Дономъ. Обширнѣйшіе у насъ Астраханскіе рыбные промыслы ежегодно направляютъ въ Ростовъ, въ извѣстные періоды времени, большіе транспорты рыбы прикаспійскихъ улововъ. Весною сюда идутъ черезъ

Царицынъ-на-Волгѣ многіе милліоны воблы, тотъ-же Царицынъ передаетъ Ростову рыбные грузы другой категоріи,—предназначенные для заграничныхъ отправокъ (напр., въ Румынію). По рыбному дѣлу Ростовъ находится вообще въ постоянныхъ сношеніяхъ съ Волгой.

Другое связующее звено между промышленностью Волги и *торговлею Дона*—*лѣсное дѣло*. Волжскій и Камскій лѣсъ, сплавляемый къ Царицыну въ плотахъ или бѣлянахъ, и перегружаемый на Волго-Донскую дорогу, доставляетъ строительный матеріалъ для всего степнаго при-донскаго края вплоть до Ростова. Съ весны тянутся внизъ по Дону безконечныя вереницы плотовъ разныхъ типовъ, сформированныхъ изъ лѣса, выгружаемаго въ хуторѣ Калачѣ—крайнемъ пунктѣ Волго-Донской железной дороги. Пользуясь высокой весенней водой, проходятъ сначала партіи такъ называемыхъ *«грузовыхъ» плотовъ*—глубоко сидящихъ въ водѣ. За ними тянутся «троецкіе» плоты, менѣе глубокіе, затѣмъ, значительно позднѣе,—«меженніе» плоты. Послѣдніе плывутъ безконечно долго и ихъ обыкновенно застигаетъ пора жестокаго іюльскаго мелководья, вызывая муки плотовщиковъ на перекатахъ. Отсидѣвъ должное время на безчисленныхъ донскихъ меляхъ, плоты разсыпаются, наконецъ, по разнымъ донскимъ станицамъ.

Выгодное положеніе Ростова при устьѣ хотя и убійственно мелѣющей, но въ извѣстные періоды времени все-таки судоходной рѣки, при морѣ и въ центрѣ дѣятельнаго промышленнаго раіона благопріятствовало, между прочимъ, нарожденію въ немъ судостроенія. Дѣло это привилось здѣсь въ послѣднее время.

Первыми мастерскими и верфями явились въ Ростовѣ мастерскія общества пароходства по Дону, Азовскому и Черному морямъ (въ Нахичевани) и судовладѣльца г. Стороженко. Мастерскія эти были предназначены исключительно для исправленія и ремонта собственныхъ судовъ. Но позднѣе, года три назадъ, народилось судостроеніе другого типа, предназначенное для общаго пользованія. Осенью 1888 года возникла на берегу Дона верфь, устроенная Д. А. Пастуховымъ, владѣльцемъ мѣстнаго механическаго завода. На этой верфи построены, между прочимъ, пароходы, приспособленные къ перевозкамъ каменнаго угля и антрацита по Азовскому и Черному морямъ и обыкновенные пароходы и баржи.

Мѣстное судостроеніе не свободно, однако, отъ нѣкоторыхъ серьезныхъ затрудненій. Неимѣніе около Ростова заводовъ, изготовляющихъ пароходную сталь и желѣзо, является большимъ неудобствомъ. Въ дѣлѣ пріобрѣтенія большихъ морскихъ пароходовъ мы, повидимому, еще долго должны пользоваться

услугамя Запада, Англіи и Бельгіи, гдѣ дѣло налажено болѣе совершенно и гдѣ болѣе искусства и опытности по этой части.

Разбогатѣвъ на пшеничномъ экспортѣ, Ростовъ особенно выросъ, принарядился и обстроился въ послѣдніе 25—30 лѣтъ. Прочное начало его процвѣтанію было положено съ тѣхъ поръ какъ онъ сталъ центромъ сходящихся здѣсь трехъ желѣзнодорожныхъ линій: Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской и Владикавказской. Около того-же времени началась и разработка рудныхъ богатствъ въ Донецкомъ бассейнѣ. Уступая въ прежнія времена первенство Таганрогу и находясь въ зависимости отъ маленькой Нахичивани, Ростовъ затѣмъ далеко превзошелъ первый изъ нихъ, а Нахичивань покорилъ своему вліянію и сдѣлалъ ее своею поденщицей. Людный и бойкій Ростовъ ни по своей внѣшности, ни по складу жизни не похожъ даже на многіе изъ большихъ нашихъ провинціальныхъ городовъ. Это скорѣе городъ западно-европейскаго типа, чѣмъ русскій. Онъ живетъ неугомонно-суетливой, ключемъ кипящей жизнью. Улицы, прорѣзаныя рельсами конно-желѣзной дороги и вѣчно оживленныя движеніемъ, много-этажные дома красивой, затѣйливой архитектуры, шумливые рынки и базары, присутствіе на каждомъ шагу промышленныхъ и тор-

говыхъ конторъ и шикарныхъ магазиновъ—все это, вмѣстѣ взятое, дѣлаетъ Ростовъ, крайне характернымъ по его физіономіи. Наши русскіе города притомъ никогда такъ не рисуются своей дѣловитостью, никогда не живутъ такъ открыто, на показъ, какъ рисуется и живетъ Ростовъ. Только кое-гдѣ, бокъ о бокъ съ изящными зданіями новаго Ростова, уцѣлѣли маленькіе скромные домики прежняго города, но скоро, вѣроятно, и они исчезнутъ.

Воздухъ Ростова насквозь пропитанъ пшеницей и заграничнымъ экспортомъ. Здѣсь всему даютъ тонъ греки, стоящіе во главѣ экспортныхъ предпріятій. Взгляните на ихъ солидные аристократическіе дома-«особняки», на всю обстановку ихъ быта—и вы убѣдитесь въ этомъ. У каждой фирмы притомъ цѣлый штатъ разныхъ величинъ и ранговъ служащихъ. Не только греки, главари, но и ихъ управляющіе, бухгалтеры, довѣренные и приказчики, по мѣстнымъ условіямъ,—большіе господа, сливки общества. Эти «сливки общества» старательно поддерживаютъ собственный блескъ и представительность. Все живетъ ими и для нихъ, все подлаживается къ ихъ вкусамъ и требованіямъ. Образовавъ довольно замкнутый кружокъ, греки обставляютъ свою жизнь съ большимъ комфортомъ. Въ лѣтнее время пріютомъ мѣстной финансовой аристократіи служитъ Ростовскій коммерческій клубъ, располагающійся въ уютномъ, изящно

убранномъ саду, въ центральной части города, рядомъ съ общественнымъ садомъ. Въ саду тамъ и сямъ раскинуты бесѣдки, утопающія въ густой зелени. Ни одинъ нескромный глазъ не помѣшаетъ священнодѣйствіямъ грековъ у зеленаго стола. Здѣсь въ лѣтнія ночи выигрываютъ и проигрываютъ тѣ куши, которые могутъ считаться ничтожествомъ лишь въ сравненіи съ золотыми мѣшками иныхъ экспортеровъ. На весь день бесѣдки запираются тяжелыми замками, чтобы раствориться къ вечеру для солидныхъ людей и для солидной игры.

Русскіе въ Ростовѣ какъ-то на второмъ планѣ. Это происходитъ потому, что здѣсь все цѣнится на вѣсъ мѣшковъ съ золотомъ. На виду находятся только тѣ русскіе, которые своими состояніями могутъ поспорить съ греками-капиталистами.

Въ Ростовѣ много благоустройства. Свой общественный садъ городъ устроилъ на рѣдкость. Обширный, раскинутый на буграхъ, этотъ садъ изобилуетъ широкими прекрасными аллеями, пышной зеленью. Внизу, подъ горкой, имѣются великолѣпные цвѣтники съ выхоленными грядками, гротомъ и оранжереями.

Изъ ростовскихъ достопримѣчательностей выдается большой соборъ Рождества Богородицы съ придѣлами во имя Свв. Петра и Павла и Спаса Преображенія и съ мраморнымъ памятникомъ «Царю

мученику» — Императору Александру Николаевичу (1 марта 1881-го года). Благодаря своему положенію на высшей точкѣ берега, соборъ и стоящая рядомъ съ нимъ громадная колокольня еще издали видны съ парохода, идущаго по Дону. На площади передъ соборомъ недавно сооруженъ новый памятникъ императору Александру II-му. Ростовцы учреждаютъ у себя публичную библіотеку и художественный музей; съ этою цѣлью они установили налогъ на театральные билеты. Въ городѣ, кстати сказать, отличный театръ, выстроенныйвъ 1887 г. извѣстнымъ на Югѣ табачнымъ фабрикантомъ г. Асмоловымъ. Театръ небольшой (три яруса ложъ), но просторный, изящный, съ электрическимъ освѣщеніемъ.

Ростовъ быстро улучшается и кто не былъ въ немъ пять-десять лѣтъ, тотъ найдетъ много новаго и неожиданнаго. Послѣ Одессы и Севастополя, теперь, пожалуй, это третій городъ на Югѣ по изяществу.

Интересны ближайшія окрестности Ростова. Тамъ въ тѣни садовъ групируются дачи нѣкоторыхъ грековъ, а верстахъ въ семи отъ города находится знаменитый, въ своемъ родѣ, Армянскій садъ.

Поѣздки въ этотъ садъ для ростовцевъ служатъ чѣмъ-то въ родѣ нашихъ петербургскихъ прогулокъ на острова. Дѣйствительно, это чудесный уголокъ, принимающій въ лунную ночь совсѣмъ волшебный видъ. Избалованная какими угодно видами, фанта-

зія найдетъ здѣсь нѣчто чарующее. Представьте себѣ огромный тѣнистый садъ съ густыми зелеными сводами надъ вашей головой, не пропускающими луннаго свѣта, который, прорвавшись кое-гдѣ, яркимъ бѣлымъ обводомъ ложится то на землѣ, то на древесныхъ стволахъ, то скользитъ между посеребренными листьями. Кругомъ полумракъ, случайная и причудливая игра бѣлыхъ пятенъ и густыхъ черныхъ тѣней, а впереди, въ концѣ аллеи, выступаетъ передъ вами, весь въ лунномъ свѣтѣ, высокій зеленый холмъ съ бѣлымъ и сіяющимъ зданіемъ стараго армянскаго храма. Обрамленная рядомъ деревъ, незамѣтно взбѣгаетъ вверхъ крутая, полуразрушенная и заросшая травой лѣстница, которая тамъ на верху приводитъ къ каменной оградѣ, среди которой высится монастырская церковь.

Армянскій садъ — это, пожалуй, единственная вещь въ Ростовѣ, не напоминающая вамъ о такихъ прозаическихъ вещахъ какъ пшеница, экспортъ, нажива... Тутъ, вдали отъ городской пыли, ночью, легко дышется. Садъ отдѣленъ отъ города широкой полосой полей, прорѣзанныхъ въ одномъ мѣстѣ полотномъ Воронежской желѣзной дороги. Нѣмая тишина ночи, теплый ароматъ южной степи, мягкая дорога, по которой неслышно скользитъ экипажъ — сливаются въ одно впечатлѣніе и дѣлаютъ поѣздку очень пріятной.

ИЗЪ ОБЛАСТИ
ТОРГОВЛИ И МОРЕХОДСТВА.



Изъ области торговли и мореходства.

I.

Порты Юга.— Раіонъ ихъ вліянія.— Одесскій экспортъ.— Зерновые грузы.— Мука.—Красная икра.—Лѣсъ Днѣпровскій и Галиційскій.—Вывозъ скота.

Въ половинѣ прошедшаго столѣтія были сдѣланы первыя попытки къ установленію торговыхъ сношеній юга Россіи съ иностранными портами. Хотя нѣкоторыя мѣры, принятыя съ этой цѣлью, и не дали особенно благопріятныхъ результатовъ (какъ напримѣръ, возникшій въ 1741 году проектъ коммерцъ-коллегіи объ учрежденіи русской торговли съ Архипелагомъ и Средиземнымъ моремъ*), но па-

---

*) См. „Русск. торгов. флотъ и срочн. пароход. на Черн. и Азов. моряхъ“, К. А. Скальковскаго.

рожденіе заграничной торговли было, все-таки, не за горами. Пріобрѣтеніе по Кайнарджицкому и Ясскому миру территоріи, прилегающей къ Черному и Азовскому морямъ, и присоединеніе къ Россіи въ 1783 году, Таврическаго полуострова дали сильный толчекъ торговой предпріимчивости и съ этого времени собственно *и начинаются наши торговыя преуспѣянія*. Очутившись въ новыхъ условіяхъ, области Юга зажили иначе и прибрежная полоса, усиливаясь въ промышленномъ отношеніи, начала мало по малу соперничать размѣрами торговли съ Балтійскимъ моремъ, которое развилось гораздо раньше.

Прошли десятки лѣтъ, перевѣсъ сталъ склоняться на сторону южныхъ морей и затѣмъ это явленіе обозначилось уже съ полною ясностью. Въ послѣдніе время торговая дѣятельность Чернаго и Азовскаго морей достигла большого усиленія; какъ въ сферѣ внутренняго плаванья, такъ и заграничной торговли, Балтійское море очутилось на второмъ планѣ. Такъ, конечно, и должно было случиться. Наши южные порты, по самому своему положенію, находятся въ слишкомъ выгодныхъ условіяхъ; имъ не трудно оставить позади себя порты балтійскіе, поддерживаемые главнымъ образомъ не промышленной жизнью ближайшаго раіона, а только искусственными путями, связывающими ихъ съ Волгой и питающими ихъ продуктами отдаленнаго

Поволжья. Окруженные обширною полосою плодороднѣйшихъ степныхъ пространствъ съ широко развитыми на нихъ отраслями сельскохозяйственнаго дѣла, южные порты, естественно, черпаютъ свои торговыя блага прежде всего изъ этого могущественнаго источника.

Столица юга, Одесса, съ ея вспомогательнымъ *портомъ, Николаевомъ, сдѣлалась первымъ пунктомъ* по заграничному отпуску зерновыхъ продуктовъ; Севастополь, Ѳеодосія, Бердянскъ, Ростовъ и молодой Новороссійскъ, вслѣдъ за Одессой, получили выдающееся значеніе по вывозу хлѣба. Но не одинъ только степной раіонъ, тяготѣющій къ этимъ портамъ, поддерживаетъ ихъ значеніе въ міровой торговлѣ. Если хорошенько присмотрѣться, то кругъ общенія ихъ со страной окажется нѣсколько шире... Края Россіи, казалось бы совершенно чуждые Югу и имѣющіе совсѣмъ другіе пути, для вывоза своихъ произведеній, тоже въ нѣкоторой мѣрѣ тяготѣютъ къ черноморско-азовскому экспорту. Мы уже видѣли, что низовое Поволжье отправляетъ нѣкоторые свои произведенія именно сюда.

Одесса, какъ первый пунктъ по заграничному вывозу, можетъ служить, конечно, хорошимъ показателемъ нашихъ торговыхъ сношеній съ иностранными портами. Познакомимся поближе съ ея разнообразными операціями въ этой сферѣ, пользуясь нѣкото-

рыми данными мѣстнаго Комитета торговли и мануфактуръ за 1889 и 1890 гг.

Изъ Одессы вывозятся:

Пшеница (50 — 60 милл. пуд.), рожь (болѣе 16 милл. пуд.), ячмень (13—14 милл. пуд.), овесъ, греча, просо, кукуруза (9 милл. пуд.), горохъ, фасоль и бобы, мука, отруби, мясо, сыръ, масло (коровье и искусственное), красная икра, рыба, сахаръ, табакъ и спиртъ (болѣе 80 милл. град.).

Изъ числа сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ:

Лѣсъ (около 2 милл. пуд.), дерево подѣлочное, сѣмя льняное (болѣе 1 милл. пуд.), рапсовое и рѣпаковое, конопляное и проч., выжимки изъ сѣмянъ, кожи, костяная мука, перо птичье, сало, шерсть, смазочныя масла, краски, аптекарскіе матеріалы и т. д.

Затѣмъ слѣдуетъ отпускъ скота и птицъ и вывозъ слѣдующихъ фабричныхъ и ремесленныхъ издѣлій:

Мѣдныхъ издѣлій, чугунныхъ, желѣзныхъ, машинъ и оружія, канатовъ и веревокъ, холста, сукна, бумажныхъ тканей (около 25 — 30 тыс. пуд.), галантерейныхъ вещей и проч.

Пшеница, главный продуктъ, питающій черноморскіе порты, изъ вспомогательнаго Одессѣ Николаевскаго порта (они снабжаются изъ одного источника, т. е. изъ однѣхъ и тѣхъ же мѣстностей) идетъ въ количествѣ 17—18 мил. пуд., изъ Ростова—болѣе 25 мил. пуд., изъ Новороссійска—болѣе 15 мил. пуд. и изъ Севастополя — около 7 мил. пуд. (прежде

13 мил. пуд.). Изъ портовъ Азовскаго моря Бердянскъ отправляетъ 11 мил. пуд. Таганрогъ—10 мил. пуд. и Ейскъ—болѣе 7 мил. пуд. Пшеница—двигатель Юга, краеугольный камень его торговаго благополучія... Главнымъ образомъ ее беретъ у насъ Великобританія какъ для собственнаго потребленія, такъ частію и для перепродажи. Дѣло въ томъ, что нѣкоторые англійскіе порты (Плимутъ, Фальмутъ) служатъ какъ бы посредниками по снабженію русскимъ зерномъ Германіи.

Вывозъ всѣхъ зерновыхъ продуктовъ, достигающій въ Одессѣ 105½ мил. пуд. (1889 г.), упрочиваетъ наши торговыя сношенія, кромѣ Великобританіи, съ Голландіей, Франціей, Бельгіей, Германіей, Италіей, Австро-Венгріей, Даніей и проч.

Было-бы затруднительно говорить обо всѣхъ вывозимыхъ грузахъ. Остановимся только на тѣхъ предметахъ заграничнаго отпуска, торговля которыми имѣетъ какія-нибудь характерныя особенности. Въ этомъ отношеніи представляетъ интересъ, между прочимъ, экспортъ русской муки, красной икры нашихъ промысловъ, лѣсу и скота.

Экспортъ муки еще недавно усиленно пропагандировался. Не далѣе какъ въ семидесятыхъ годахъ ожиданіе выгодъ отъ мукомолья широко развило у насъ эту промышленность. Повсюду во множествѣ по-

явились вальцовки. Теперь, повидимому, приходится считаться съ невыгодами перепроизводства. Хотя русская мука и успѣла проникнуть въ Египетъ, Турцію и Великобританію и даже, по слухамъ, вытѣснила венгерскую муку при дворѣ Султана, но мучной экспортъ въ послѣднее время, все-таки, заставляетъ желать лучшаго. Въ Одессѣ по крайней мѣрѣ онъ чувствительно сокращается. Австро-Венгрія старательно конкурируетъ съ нами на рынкахъ Турціи, а Сѣверо-Американскіе штаты оспариваютъ наше значеніе на рынкахъ Великобританіи. Этимъ и подрѣзывается одесскій вывозъ. Только въ Египтѣ наше положеніе не поколеблено, такъ какъ тамъ русская мука не встрѣчаетъ сильной конкуренціи, да отпускъ изъ Одессы ржаной муки нашелъ себѣ надежную поддержку въ требованіяхъ на дальній Востокъ; туда она идетъ также изъ Севастополя.

Красная икра вывозится изъ Одессы въ количествѣ 60—80 т. пуд., но еще болѣе ее, около 100—150 тыс. пуд., идетъ черезъ Таганрогъ, который, можно смѣло сказать, по отпуску икры заграницу является первымъ портомъ въ Россіи. Красная икра у насъ очень непопулярна. Надо замѣтить, что она представляетъ продуктъ довольно своеобразный. На нашъ русскій вкусъ, это нѣчто ужасное, но заграницей, въ Румыніи и въ Греціи, находятъ возможнымъ лакомиться ею. Идущая черезъ Таганрогъ

красная икра, по большей части, является продуктомъ совершенно другаго раіона—Прикаспійскихъ рыбныхъ промысловъ и лишь незначительное количество ея—мѣстнаго происхожденія. Красная икра добывается въ Астраханскомъ краѣ изъ щуки, воблы, судака и вообще изъ «частиковой» рыбы. Если рыба только-что поймана и еще живая, то опа даетъ икру, которую легко очистить отъ ястыковъ, т. е. цѣлой сѣти жилокъ и жировыхъ веществъ. Съ этою цѣлью икра протирается черезъ сито (пробивается), солится и получается «пробойка». Другой сортъ красной икры солится съ ястыками и носитъ названіе «тарамы». Когда вобла или судакъ пойманы сонными, то пробить икру затруднительно и она прямо поступаетъ въ посолъ съ ястыками. Этою-то безвредною, положимъ, но слишкомъ скверною на нашъ вкусъ, «тарамою» и объѣдаются невзыскательные румыны и греки. Красная икра изъ щуки и воблы очень дешева: пудъ стоитъ на мѣстѣ не дороже 1—1 р. 20 к.; судачья икра нѣсколько дороже. Основательно просоленная, красная икра упаковывается особымъ образомъ—въ боченкахъ, обложенныхъ внутри бязью или кисеей, и въ такомъ видѣ вся безъ остатка уходитъ на черноморскихъ пароходахъ въ Румынію, Грецію и Турцію.

Въ лѣсной торговлѣ Юга нѣкоторою «злобою дня» можно было считать въ послѣдніе годы борьбу при-

воза въ Одессу иностраннаго лѣса съ нашимъ Днѣпровскимъ. Лѣсная промышленность Днѣпра съ ея *главными* лѣсообрабатывающими центрами, Екатеринославомъ и Херсономъ, поставляетъ лѣсъ всему югу Россіи, т. е. сѣверо-западному побережью Чернаго моря, Крыму и Кавказу. Но въ Одессу идетъ также иностранный лѣсъ, главнымъ образомъ еловый, сплавляемый по Днѣстру изъ Галиціи. Вотъ на этотъ-то лѣсъ и указывали какъ на *конкурента* нашему. Въ сущности же привозный лѣсъ—довольно плохой конкурентъ. На русскомъ Югѣ онъ почти не расходится, а если и шелъ, въ количествѣ около одной десятой части общаго привоза, въ Батумъ на тамошніе укопорочные заводы (выдѣлка ящиковъ подъ керосинъ), то главнымъ образомъ *потому*, что иностранные лѣсопромышленники умѣли *болѣе* приноравливаться къ потребностямъ этихъ заводовъ, чего нельзя сказать о русскихъ. Слѣдовательно, тутъ больше наша вина, чѣмъ Галиційскихъ промышленниковъ. Въ другихъ мѣстахъ галиційскій лѣсъ тоже не вредилъ Днѣпровскому, онъ былъ даже нѣсколько полезенъ намъ, такъ какъ давалъ заработокъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, пароходствамъ и рабочему населенію Одессы. Уходя въ Египетъ, въ Турцію, въ Англію, Францію, Бельгію, Голландію, Грецію и частью въ Австро-Венгрію, этотъ лѣсъ пользовался Одессой какъ транзитнымъ пунк-

томъ й составлялъ только лишній предметъ экспорта, съ котораго мы долго получали накладные расходы. Дѣйствительный вредъ приносило интересамъ Юга другое явленіе: непомѣрно развившійся вывозъ заграницу орѣховыхъ деревьевъ, орѣховыхъ наплывовъ и пальмы. Эти цѣнные грузы съ такой поспѣшностью отправлялись заграницу, что грозили большими опустошеніями лѣсамъ Кавказа. Только съ наложеніемъ, въ 1890 г., возвышенной пошлины на орѣхъ и пальму, вредный экспортъ стѣсненъ и поставленъ въ болѣе скромныя рамки.

Экспорта скота и птицы мы уже коснулись въ статьѣ о Босфорѣ. Одессѣ принадлежитъ очень видная роль въ этомъ дѣлѣ. Скотъ доставляется сюда не только изъ окрестныхъ степей Херсонской губерніи, но частью и изъ болѣе отдаленныхъ мѣстъ, напримѣръ, изъ Подольской губерніи. Въ лѣтніе мѣсяцы, во избѣжаніе желѣзнодорожной перевозки, гурты скота самымъ первобытнымъ образомъ пригоняются сюда по степи погонщиками. Пройдя необходимую инстанцію—скотопригонный рынокъ, живой товаръ съ великимъ трудомъ грузится на русскіе, австрійскіе и англійскіе пароходы. Роль Одессы, какъ экспортнаго пункта скота, держащаго въ своихъ рукахъ интересы очень значительнаго раіона, теперь съуживается, но не вполнѣ... Въ то время какъ экспортъ рогатаго скота сокращается очень

возрастаетъ вывозъ овецъ. Овецъ мы отправляли-бы съ полнымъ успѣхомъ, если-бы не служило серьезнымъ затрудненіемъ въ этомъ дѣлѣ отсутствіе пароходовъ, вполнѣ приспособленныхъ къ подобнымъ транспортамъ живого товара. Въ бурную погоду, при сильныхъ штормахъ, масса овецъ смывается съ палубы и гибнетъ въ морѣ. До сихъ поръ вывозомъ овецъ занимались въ крупныхъ размѣрахъ пароходы «Trident Line».

Эти отрасли экспорта составляютъ очень большой процентъ въ общихъ итогахъ вывозной торговли. Что касается импорта Одессы, то онъ очень невеликъ сравнительно съ вывозомъ и составляетъ, по количеству грузовъ, лишь пятую часть послѣдняго. Заграничныхъ товаровъ идетъ къ намъ до 18 милл. пудовъ.

II.

Импортъ.—Предметы ввоза —Чай.—Хлопокъ.—Джутъ и джутовыя издѣлія.—Каменный уголь.—Желѣзныя суда.

Импортъ представляетъ чрезвычайно пеструю картину, въ которой трудно подмѣтить слишкомъ сильное преобладаніе какихъ-нибудь однихъ товаровъ надъ другими.

Изъ категоріи жизненныхъ припасовъ привозятся: Рисъ, овощи, фрукты свѣжіе, маслины и оливки, рожки турецкіе, орѣхи, миндаль, фрукты сухіе, сыръ, рыба въ мас-

лѣ, кофе, перецъ, гвоздика, имбирь, табакъ въ листахъ и сигарахъ, чай, крѣпкіе напитки, вино, крахмалъ, воды шипучія и проч.

Изъ категоріи сырыхъ и полуобработанныхъ произведеній:

Лѣсные грузы, дерево пробочное, растенія живыя и сухія, хлопокъ, джутъ сырецъ, кожи, мягкая рухлядь, сало, бумажная пряжа и нитки, цементъ, гипсъ и мѣлъ, камень мельничный, каменный уголь, коксъ, деготь и смола, чугунъ, желѣзо, жесть, сталь, мѣдь, олово, свинецъ, ладонъ, канифоль, дубильныя вещества, авиньонскія зерна, бѣлила свинц. и цинк., сурикъ, ярь мѣдянка, сѣра, натръ и кали кремнекисл., составы для мытья шерсти, сода кристалич., ѣдк. и поташъ, кислоты лимон. винокамен. и пр., химич. и фармац. продукты, масло оливковое, масло кокосовое и пальмовое, желѣзныя краски, хмѣль, наждакъ, пемза и проч.

Изъ издѣлій фабричныхъ, заводскихъ и ремесленныхъ:

Кирпичъ, черепица, дренажн. трубы, стеклянныя издѣлія, золотыя и серебр. издѣлія, мѣдныя издѣлія, чугунныя отливки и издѣлія, желѣзныя, стальныя и жестяныя издѣлія, проволока и проволочн. издѣлія, косы, серпы, сельск.-хоз. и друг. машины, локомобили, столярныя и токарныя издѣлія, писчебумажн. товаръ, кожанныя издѣлія, мѣшки джутовые и холщевые, шелковыя, полушелк., шерстяныя и бумажныя издѣлія, галантерейныя вещи, музыкальные и математическіе инструменты, часы, суда желѣзныя и деревянныя.

Мы остановимся ниже на тѣхъ товарахъ, которые, въ той или другой степени, считаются конкурентами нашимъ собственнымъ произведеніямъ.

Таковы, между, прочимъ, заграничный хлопокъ, джутъ и издѣлія изъ него, каменный уголь и желѣзныя суда. Но прежде всего о чаѣ, усиливающійся ввозъ котораго морскимъ путемъ представляетъ весьма интересное явленіе.

Въ очеркахъ «По Черному морю», было указано уже на нѣкоторый переворотъ въ чайной торговлѣ, вызванный усиленіемъ морской перевозки. Она поставила Одессу въ очень благодарныя условія. Изъ *общаго привоза государства по западной границѣ*, опредѣляемаго въ 912 тысячъ пудовъ (1890 г.), 662 тысячъ пудовъ чаю прошло черезъ Одессу. Одесса является теперь какъ-бы поставщицей чая для Москвы, служа, для главной массы чайныхъ грузовъ, транзитнымъ пунктомъ; даже такіе значительные пункты чайнаго морскаго привоза какъ Петербургъ (21 тыс. пудовъ) и Граево (193 тыс. пудовъ) сильно уступаютъ Одессѣ. Одесса-же выполняетъ и роль контролера при полученіи чая. Нѣкоторую часть его, низкіе и плохіе сорта, она отправляетъ *обратно*. Здѣсь умѣстно будетъ замѣтить, что чаепромышленниками Китая практикуется операція на подобіе той, которая имѣетъ мѣсто у насъ, при заграничныхъ отпускахъ пшеницы. Какъ въ нашъ хлѣбъ нерѣдко подбавляли плохое зерно и даже труху, такъ и китайскіе купцы при низкомъ курсѣ, для увеличенія объема, разбав-

ляли чай разной дрянью, стремясь получить большій барышъ.

По ввозу заграничнаго хлопка операціи Одессы сильно сокращаются. На это, конечно, вліяютъ перемѣны, совершающіеся въ фабричномъ дѣлѣ отдаленныхъ отъ Юга мануфактурныхъ округовъ. Лѣтъ десять тому назадъ фабрики подмосковнаго раіона, Иваново-Вознесенскія и Привислянскія работали почти исключительно на иностранномъ хлопкѣ: американскомъ, частью египетскомъ и суратскомъ (изъ Остъ-Индіи). Теперь-же все круто измѣнилось. Пользованіе азіатскимъ хлопкомъ въ самое послѣднее время сильно развивается. Какіе нибудь два-три года составили въ этомъ отношеніи цѣлую эпоху. Нарожденіе въ нашихъ средне-азіатскихъ владѣніяхъ собственныхъ хлопковыхъ плантацій и упорядоченіе обработки хлопка даютъ возможность фабрикантамъ постепенно измѣнять американскому хлопку, который долгое время крѣпко держалъ въ своихъ рукахъ всю нашу мануфактурную промышленность. Если американскій хлопокъ и тормозилъ распространеніе азіатскаго, то этого нельзя сказать, про хлопокъ египетскій, идущій черезъ Одессу. Служа матеріаломъ для выработки пряжи особенно высокихъ сортовъ, египетскій хлопокъ всегда стоялъ внѣ конкурренціи и шелъ въ такихъ количествахъ, которыя были весьма малы сравнительно съ приво-

зами американскаго продукта. Выписывая ежегодно американскаго хлопка 7—8 мил. пуд. и уплачивая за него 70 — 80 мил. звонкихъ рублей, мы брали египетскаго хлопка едва 1 мил. пуд. на 10 мил. рублей. Однако, подъ вліяніемъ всеобщаго обращенія къ азіатскому хлопководству и египетскій хлопокъ стушевывается у насъ. Онъ доставляется въ Одессу (на пароходахъ Александрійской линіи «Русскаго Общества Пароходства и Торговли») въ очень ничтожномъ количествѣ. Въ 1890 году Египетъ направилъ въ Одессу всего около 800 тыс. пуд.; Остъ-Индія отправляетъ въ Одессу еще меньше хлопка— 132 тыс. пуд. Остъ-Индскій хлопокъ принимается русскими пароходами въ Портъ-Саидѣ съ иностранныхъ пароходовъ, совершающихъ рейсы по Индійскому океану.

На ряду съ сокращеніемъ ввоза заграничнаго хлопка наблюдается также сокращеніе ввоза джута. На джутъ одно время смотрѣли у насъ какъ на опаснѣйшаго конкурента льняной промышленности, а на джутовыя издѣлія, какъ на товаръ, тормозящій пользованіе въ хлѣбномъ дѣлѣ на Югѣ холщевыми мѣшками (для зерна) производства полотняныхъ фабрикъ центральной Россіи. Въ 1890 году джутовыхъ мѣшковъ было привезено въ Одессу только 40 тыс. пудовъ, а такъ какъ кромѣ Одессы, въ другія мѣста эти мѣшки не ввозятся, то можно думать, что эта

отрасль привоза доживаетъ послѣдніе дни и ничто уже не будетъ мѣшать господству на Югѣ холщевыхъ мѣшковъ нашихъ фабрикъ.

Еще благополучнѣе дѣла съ заграничнымъ углемъ. Потребленіе заграничнаго каменнаго угля долгое время было у насъ въ большомъ ходу и уголь этотъ, благодаря выгодамъ и удобству пользованія имъ, привозился большими транспортами изъ портовъ Великобританіи: Кардифа, Ньюкастля, Гулля и Глазгова. Весь этотъ привозъ расходился по фабрикамъ, заводамъ, шелъ на отопленіе пароходовъ и проч. Но паралельно развитію нашей каменно-угольной промышленности въ Донецкомъ краѣ, желѣзныя дороги, пароходства и заводы все чаще обращались къ имѣющемуся подъ рукой, собственному топливу. Только въ періоды какихъ нибудь особенныхъ невзгодъ въ нашей каменно-угольной промышленности (угольный кризисъ 1888 года) на время возобновлялся спросъ на заграничный уголь. Въ послѣдніе годы привозъ англійскаго угля былъ таковъ: въ 1889 году было доставлено 14.828,400 пудовъ на 1.778,911 руб., въ 1890 году — 8.615,484 пуда на 938,301 руб. Быстро сокращаясь въ привозѣ (уменьшеніе это по всему государству дошло въ 1890 году до 20,000 пудовъ), въ особенности благодаря увеличеной пошлинѣ, англійскій уголь идетъ теперь на удовлетвореніе спроса лишь тѣхъ немногихъ предпріятій, ко-

торымъ дѣйствителбно затруднительно работать на Донецкомъ углѣ. Англійскій другого качества и болѣе подходитъ имъ.

Снабжаемая Донецкимъ углемъ, Одесса въ послѣднее время дѣлается рынкомъ сбыта также другого угля,—идущаго съ Кавказа. Это уголь Тквибульскихъ копей, Кутаисской губерніи, привозимый изъ Поти; онъ впервые пришелъ въ Одессу, въ значительномъ количествѣ, въ 1890 году. Тквибульскія каменно-угольныя копи принадлежатъ Н. А. Новосельскому и разработываются недавно образовавшимся товариществомъ. Эти копи—богатый источникъ минеральнаго топлива, легко притомъ добываемаго, благодаря нахожденію угля очень не глубоко подъ землей. Желѣзно-дорожная вѣтвь, соединяющая угольные рудники съ Закавказской желѣзной дорогой и съ Потійскимъ портомъ, и разныя техническія приспособленія ставятъ Тквибульскую добычу угля въ выгодныя условія для расширенія сбыта его въ мѣстностяхъ Черноморскаго побережья.

Для нашихъ углепромышленниковъ, долго жаловавшихся на конкурренцію иностраннаго угля, вообще условія складываются теперь настолько хорошо, что люди, смѣлые замысломъ, проектируютъ даже обширный вывозъ русскаго угля на рынки того берега: въ Турцію и въ Придунайскіе порты. Въ Константинополѣ, впрочемъ, точно на перекоръ нашимъ стрем-

леніямъ, стали заботиться о расширеніи эксплоатаціи собственныхъ угольныхъ мѣсторожденій.

И хлопокъ, и джутъ, и уголь, какъ мы видимъ, уступаютъ мѣсто русскимъ произведеніямъ и открываютъ полный просторъ успѣхамъ нашей промышленности. Одинъ только ввозъ еще не можетъ быть замѣненъ ничѣмъ безъ ущерба для нашихъ интересовъ. Это ввозъ иностранныхъ судовъ. Этотъ ввозъ представляетъ самостоятельный вопросъ, имѣющій, такъ сказать, свою исторію. Таможенная пошлина на морскія и рѣчныя суда, въ видахъ содѣйствія развитію судостроенія на нашихъ верфяхъ, была установлена въ 1882 году, а въ 1887 году она значительно увеличена. Времени прошло достаточно, но пошлина въ сущности не принесла ожидаемой пользы. Число верфей у насъ такъ же ограниченно какъ и въ прежнее время. Судостроеніе не разцвѣло и пошлина сдѣлалась только стѣсненіемъ для пріобрѣтенія пароходовъ хорошей заграничной постройки, столь нужныхъ нашему торговому флоту. Океанскихъ пароходовъ у себя дома мы не выстроимъ, да если и выстроили-бы, то они обошлись-бы Богъ знаетъ въ какія суммы. Даже «Русское общество пароходства и торговли», имѣющее на югѣ великолѣпную верфь, избѣгало постройки у себя новыхъ пароходовъ въ силу невозможной доровизны этого дѣла. Въ сферѣ расширенія нашего торговаго флота, пу-

тѣмъ пріобрѣтенія судовъ съ хорошими морскими качествами, мы положительно не можемъ еще отказываться отъ полезныхъ для насъ услугъ иностранцевъ.

III.

Иностранцы на Черномъ морѣ.—Судоходныя операціи англичанъ, австрійцевъ, итальянцевъ и проч.—Срочныя иностранныя пароходства.—Заключеніе.

Южный экспортъ, въ особенности зерновой, питаетъ своими грузами огромный коммерческій флотъ, не столько русскій, сколько иностранный. Великобританія, главная потребительница одесскаго зерна,—вмѣстѣ съ тѣмъ и главная работница по судоходству въ южныхъ водахъ. До какой степени обширны операціи англичанъ на Черномъ морѣ—можно лучше всего видѣть по цифрамъ, рисующимъ движеніе судовъ дальняго плаванія въ Одесскомъ портѣ. Въ 1890 году, напримѣръ, англійскихъ судовъ было въ приходѣ 637—въ три съ половиной раза болѣе чѣмъ русскихъ (189). Второе мѣсто по количеству судовъ принадлежитъ австрійскому флагу (104) и итальянскому (72). Далѣе, въ убывающемъ порядкѣ, идутъ суда греческія (66), датскія (27), турецкія (25), французскія (24), шведскія и норвежскія (22), германскія (18) и бельгійскія (8).

Англичане берутъ не только количествомъ, но и качествомъ, присылая въ Черное море отличныя грузовыя суда громадной вмѣстимости. Забирая у насъ грузы пшеницы, кукурузы, ячменя, ржи и масляничныхъ сѣмянъ, они вмѣстѣ съ тѣмъ привозятъ въ Одессу значительные транспорты чайныхъ грузовъ. На помѣстительномъ англійскомъ пароходѣ идетъ $4^1/_2$ — 5 тысячъ тоннъ чая, образующихъ сплошныя стѣны ящиковъ. Въ чайной перевозкѣ англичане серьезно конкурируютъ съ нашимъ Добровольнымъ флотомъ.

Англійскій флагъ развивается исключительно на паровыхъ судахъ. Въ то время какъ турки и греки работаютъ еще въ южныхъ водахъ главнѣйшимъ образомъ на парусныхъ судахъ, «просвѣщенные мореплаватели» давно оставили этотъ первобытный типъ судоходства.

Чтобы представить возможно-полную картину дѣятельности иностранцевъ на Черномъ морѣ, необходимо познакомиться съ заграничными предпріятіями, содержащими срочные рейсы. Изъ крупныхъ иностранныхъ компаній посѣщаютъ Одессу пароходы слѣдующихъ: французскаго общества «Messageries Maritimes», Австрійскаго Ллойда, итальянскаго общества «Флоріо Рубаттино», Австрійской компаніи на Дунаѣ, Датскаго пароходства и Англійскаго.

«Compagnie des Messageries Maritimes de France», на ряду съ французской же компаніей «Transatlantique Générale»,—одно изъ крупнѣйшихъ въ свѣтѣ морскихъ предпріятій. Оно располагаетъ громаднымъ флотомъ, заключающимъ болѣе шестидесяти судовъ, первоначальная стоимость котораго, включая и инвентарь, составляетъ около 128,181,881 франковъ. Широко раскинувъ сѣть своихъ морскихъ сообщеній, общество содержитъ линіи: австралійскую, китайскую и японскую (Марсель-Іокагама), линію въ южную Америку, въ Бразилію и Лаплату и къ восточнымъ берегамъ Африки. Одессу посѣщаютъ пароходы общества, совершающіе рейсы по линіи: Лондонъ, Гавръ, Марсель, Сира, Каламата, Константинополь, Одесса. На этой линіи работаютъ пароходы: «Гвадалквивиръ», «Камбоджъ», «Дуро» и друг. Въ 1888 году пароходами общества пройдено было всего около 2.360,000 морскихъ миль, въ томъ числѣ около $1^1/_2$ милліона миль, субсидируемыхъ правительствомъ, перевезено было болѣе 100 тыс. чел. пассажировъ.

Австро-Венгерскій Ллойдъ—одно изъ старѣйшихъ судоходныхъ предпріятій; оно открыло дѣйствія въ 1836 году, построивъ на капиталъ въ 1 милл. гульденовъ шесть пароходовъ *); съ тѣхъ поръ, при под-

*) См. «Русск. торг. фл. и срочн. пар.» К. А. Скальковскаго.

держкѣ своего правительства, оно далеко ушло впередъ. Въ настоящее время Ллойдъ владѣетъ 84 пароходами въ 23 тыс. силъ, изъ нихъ самые выдающіеся: «Imperator» (въ 4 тыс. тоннъ), «Imperatrix», «Maria Teresa» и нѣкоторые друг. Ллойдъ содержитъ линію: Тріестъ, Александрія, Константинополь. Въ Одессу его пароходы совершаютъ рейсы изъ Константинополя.

Итальянское пароходство «Флоріо Рубаттино» (Navigacione generale Italiana Societa riunite Florio Rubattino) содержитъ рейсы между Марселемъ и Одессою, по линіи: Марсель, Генуя, Ливорно Неаполь, Палермо, Мессина, Катанія, Пирей, Салоники (и Смирна), Дарданеллы, Константинополь и Одесса. Кромѣ того, пароходы общества ходятъ изъ Одессы въ Тріестъ, посѣщая также Бари, Бриндизи, Анкону и Венецію. Почтовыя линіи этого общества оплачиваются очень щедрой казенной субсидіей.

«Австрійское пароходное общество на Дунаѣ», существующее безъ малаго полвѣка, поддерживаетъ сношенія Одессы съ Дунайскими портами: Галацемъ, Браиловомъ, Рущукомъ, Бухарестомъ, Ломъ-Паланкой, Бѣлградомъ, Пештомъ, Вѣной, Линцомъ, Пассау и Регенсбургомъ. Вся эта линія можетъ быть раздѣлена на два пространства: Галацъ имѣетъ непосредственное сообщеніе съ Одессой; въ порты-же,

расположенные выше его по Дунаю, ходятъ особые пароходы рѣчнаго типа.

Датское пароходное общество связало Одессу сѣтью морскихъ сообщеній съ балтійскими портами, Антверпеномъ и Левантомъ. Оно содержитъ линіи: Петербургъ, Антверпенъ, Константинополь, Требизондъ, Батумъ, Севастополь, Одесса и Николаевъ; Одесса, Смирна, Пирей, Антверпенъ, Копенгагенъ, Петербургъ. Кромѣ этихъ портовъ, пароходы общества посѣщаютъ Тунисъ и Салоники. Флотъ датскаго пароходства состоитъ изъ 100 судовъ, въ числѣ которыхъ лучшіе пароходы: «Александръ III», «Леопольдъ II», «Георгъ I» и нѣкоторыя друг.

Наконецъ, Англійское пароходство «Trident» установило рейсы спеціально для грузовъ изъ Одессы въ Константинополь и Марсель.

Всего сказаннаго о заграничной торговлѣ Юга и объ операціяхъ иностранцевъ по судоходству въ южныхъ водахъ достаточно для того, чтобы сдѣлать нѣкоторые выводы.

Сколько бы ни толковали объ опасной конкуренціи у насъ заграничныхъ товаровъ съ собственными нашими произведеніями, однако, если хорошенько присмотрѣться, дѣла обстоятъ въ этомъ отношеніи гораздо благополучнѣе, чѣмъ принято думать. Заграницей дѣйствительно намъ приходится подчасъ

вести тяжелую и не всегда успѣшную борьбу съ наплывомъ иностранныхъ товаровъ изъ соперничающихъ съ нами государствъ (мука, скотъ), но въ предѣлахъ Россіи никакого наплыва невыгодныхъ намъ товаровъ теперь не замѣчается. Къ такому заключенію, по крайней мѣрѣ, приводитъ ознакомленіе съ торговыми операціями портовъ Юга, а вѣдь эти порты — обширнѣйшіе по ввозу. Значительное развитіе нѣкоторыхъ, недавно еще молодыхъ, отраслей нашей промышленности, а, главное, увеличеніе пошлины на товары, ввозъ которыхъ могъ бы вредить нашей производительности, ставитъ эту послѣднюю въ весьма благопріятныя условія и врядъ ли справедливо было бы говорить въ настоящее время о какихъ нибудь серьезныхъ стѣсненіяхъ со стороны импорта или о недостаточности обложенія въ его главнѣйшихъ видахъ. Въ дѣлѣ обложенія мы, можетъ быть, скорѣе сдѣлали какой нибудь слишкомъ поспѣшный шагъ (пошлина на суда), но чтобы мы не досмотрѣли за покровительствомъ той или другой отрасли нашей промышленности—этого положительно нельзя сказать. Надежно застрахованнымъ отъ всякихъ ужасовъ заграничной конкуренціи представителямъ нашей промышленности остается только пользоваться такимъ благодарнымъ положеніемъ и бодро идти впередъ, расширяя размѣры производительности и совершенствуя произ-

водства. Вотъ, къ сожалѣнію, это-то совершенствованіе и не всегда бываетъ спутникомъ подобнаго торгово-промышленнаго благополучія.

Если въ чемъ намъ дѣйствительно страшны иностранцы, такъ не въ торговлѣ, а, главнымъ образомъ въ области мореходства. Мы видѣли какъ велики операціи англичанъ на Черномъ морѣ, и какую пеструю картину представляетъ это громадное собраніе иноземныхъ флаговъ на рейдахъ нашихъ южныхъ портовъ. Эти же флаги развѣваются въ ближайшихъ водахъ иноземнаго Юга, въ портахъ «того берега», имѣющихъ для насъ существенную важность, и успѣшно конкурируютъ съ нами. Вотъ этому-то промыслу, дѣлу торговаго мореходства, мы и должны посвятить серьезныя заботы, облегчая, по возможности, условія дѣятельности тѣхъ предпріятій, которыя служатъ интересамъ нашей заграничной торговли и которыя въ пестромъ сборищѣ безчисленныхъ иноземныхъ флаговъ стойко поддерживаютъ честь русскаго флага.

Эта миссія въ настоящее время еще тяжела, тяжела потому, что, во-первыхъ, наши силы, а во-вторыхъ, и наши условія морской работы очень неодинаковы съ иностранными.

Англичане, французы и австрійцы прежде всего несравненно опытнѣе насъ въ торговомъ мореходствѣ и имѣютъ больше старинныхъ, давно окрѣп-

шихъ торговыхъ связей на рынкахъ міра. Они идутъ по давно протоернному пути, который намъ еще приходится прокладывать.

Но это не все. Стоитъ обратить вниманіе на многія детали морской работы иностранцевъ, чтобы видѣть какъ велика разница между положеніемъ нашего флота и ихъ.

Иностранцы пользуются куда большимъ гостепріимствомъ въ своихъ портахъ: они не платятъ тѣхъ обременительныхъ консульскихъ сборовъ, которые до сихъ поръ чувствительно тормозили развитіе нашихъ операцій по дальнему плаванію. Даже на внутреннихъ линіяхъ береговые сборы у насъ крайне неумѣренны *).

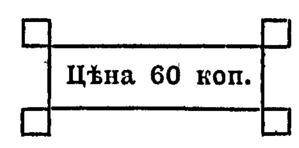
Въ то время какъ у насъ раздаются иногда голоса противъ субсидій торговому мореходству, субсидій довольно ограниченныхъ, Австро-Венгерскій Ллойдъ, и безъ того сильный и богатый, получаетъ помильную плату даже за свои линіи внутреннихъ сообщеній. Наше «Русское Общество Пароходства и Торговли», какъ извѣстно, содержитъ рейсы по всѣмъ внутреннимъ линіямъ безъ всякой правительственной субсидіи.

---

*) Не мѣшаетъ замѣтить, что въ то-же время пассажирскій тарифъ на русскихъ пароходахъ сплошь и рядомъ значительно дешевле иностраннаго.

Мы намѣчаемъ только вкратцѣ ту разницу, которая существуетъ въ положеніи мореходнаго промысла у черноморскихъ иностранцевъ и у насъ. Для того, чтобы входить въ подробности этого дѣла— понадобилось бы писать цѣлый трактатъ. Но, думается, что и приведенныя указанія проливаютъ нѣкоторый свѣтъ на вопросъ о русскомъ торговомъ мореходствѣ.




Цѣна 60 коп.